JAN DE VRIES

LA URBANIZACIÓN DE EUROPA 1500-1800

Traducción castellana de
RAMON GRAU

EDITORIAL CRÍTICA
Grupo editorial Grijalbo
BARCELONA

Título original:
EUROPEAN URBANIZATION 1500-1800
Methuen and Co. Ltd., Londres

Cubierta: Enric Satué
© 1984: Jan de Vries
© 1987 de la traducción castellana para España y América:
Editorial Crítica, S. A., Aragó, 385, 08013 Barcelona
ISBN: 84-7423-330-5
Depósito legal: B. 32.851 - 1987
Impreso en España
1987. — HUROPE, S. A., Recaredo, 2, 08005 Barcelona

Para Nicholas y Saskia

PREFACIO

Cuando me embarqué en este estudio no tenía intención de escribir un libro; a medida que iba creciendo hasta convertirse en lo que por fin es, frecuentemente pensaba que habría sido mejor que lo redactase un equipo. Y ahora que está acabado, siento la necesidad de explicar cómo llegué a escribirlo.

Este libro empezó como un esfuerzo por satisfacer mi curiosidad acerca del número y el tamaño de las ciudades principales de Europa. Como historiador agrario interesado en las ciudades en su calidad de mercados para los productos agrícolas, me chocaba el desequilibrio entre lo poco que se sabe y lo mucho que se dice sobre el papel de las ciudades en la economía preindustrial. Empecé entonces, hace ya más de diez años, a recoger y conservar referencias a los totales de población de las ciudades. Desde entonces, las cosas se me han ido escapando de las manos y lo que ahora presento es un estudio que inmodestamente aspira a servir como un entramado básico para la historia urbana. De todo ello culpo a mi entorno social.

Una invitación a presentar una comunicación a la Conferencia Internacional sobre Urbanización y Diferenciación Funcional, organizada por un grupo de historiadores y geógrafos holandeses en 1979, me introdujo entre los historiadores urbanos y actuó como un catalizador que me hizo pensar mucho más profundamente acerca de algunos de los problemas latentes en los materiales que yo había coleccionado a lo largo de los años. Después, mis esfuerzos por analizar e interpretar los datos sobre la población urbana fueron repetidamente estimulados, corregidos y mejorados por el contacto, tanto formal como informal, con colegas de Berkeley, de otros centros de la misma Universidad de California y de la Universidad de Stanford.

El presente estudio ofrecería una imagen diferente y mucho más

limitada si no hubiera sido por la creación en Berkeley del Grupo Especializado en Demografía, por el apoyo del Instituto de Estudios Internacionales a los Seminarios de Demografía de Berkeley-Stanford y por los ya consagrados Seminarios de Historia Económica de Berkeley-Stanford (financiados tan sólo por los participantes). Esas iniciativas, que reunieron a historiadores, economistas, sociólogos, antropólogos y demógrafos, tuvieron la virtud de crear el ambiente intelectual que hizo posible mi trabajo. Por ello, antes de expresar mi agradecimiento a individuos concretos, deseo transmitirlo a los «burócratas sin rostro» que han ayudado a hacer de mi Universidad un buen lugar para la investigación.

A veces, por caminos insospechados para mis benefactores, saqué provecho de los comentarios de muchas personas, entre ellas el malogrado Allan Sharlin, Tom Smith, Carlo Cipolla, Claude Fisher, Ronald Lee, Ken Wachter y Gene Hammel, todos ellos en Berkeley; G. William Skinner y Paul David, en Stanford; y David Ringrose, Jeffrey Williamson, Charles Tilly y Franklin Mendels, en otros lugares.

Sistematicé mis conclusiones y escribí este libro mientras estaba en calidad de asociado en el Instituto Neerlandés de Estudios Superiores, y estoy sumamente agradecido por haber podido disfrutar por segunda vez de los excelentes servicios de esa institución. Un año en los Países Bajos me permitió también acceder a materiales útiles para mi investigación y para renovar contactos académicos cuyas huellas en este estudio serán manifiestas. Largas discusiones con Ad van der Woude y las múltiples sugerencias de Paul Klep me ayudaron a mejorar el libro y, aún más, me ofrecieron ideas para trabajos futuros sobre la urbanización europea.

Este proyecto ha visto desfilar una procesión de estudiantes, todos ellos auxiliados por los fondos, modestos pero bien recibidos, del Comité de Investigación de la Universidad de California. Polly Pfar, Bonnie Bishop y Louise Schneider fueron a la caza de raras revistas y ayudaron a controlar un aparato erudito indómito. John Brega preparó los programas de ordenador y realizó una amplia variedad de trabajo informático con eficiencia y buen humor. Vaya mi gratitud a todos ellos.

Finalmente, una nota de advertencia. Cada mes nos trae nueva información que exige revisar la descripción cuantitativa de la urbanización europea que presentamos. Muchos de esos cambios son de

matiz, pero hay algunos que tienen, y tendrán, implicaciones mayores. Me complace imaginar una conferencia reunida, digamos en el plazo de una década, a la cual los historiadores urbanos de los diversos países europeos presenten los últimos hallazgos sobre historia de la población y demografía urbana. Encontrarán, estoy seguro, muchas cosas que corregir en este volumen. Si he realizado bien mi trabajo mejorarán las grandes líneas de la interpretación que aquí ofrezco y no la rechazarán en bloque. Pero incluso si se demuestra que mi análisis ha incurrido en errores de bulto, continuaré consolándome con la idea de haber presentado una base cuantitativa para el estudio de la historia urbana europea, concebida de tal manera que pueda ser examinada, comprobada, alterada y reconstruida por los investigadores posteriores.

Berkeley, California
Enero de 1984

I

EL PROBLEMA DE LA CIUDAD EN LA EDAD MODERNA EUROPEA

1. EL PROBLEMA DE LA CIUDAD EN LA EDAD MODERNA EUROPEA

La ciudad postmedieval preindustrial: una expresión inaceptablemente enrevesada

Este libro es una historia de la urbanización europea en los siglos XVI a XVIII. No es una historia urbana, si eso significa una historia de ciudades concretas y de lo que en ellas sucede. Los estudios de esta clase disponibles hoy no son ya pocos, pero están sujetos a limitaciones que impiden efectuar generalizaciones y comparaciones que vayan más allá de la experiencia de un lugar único. Es éste un problema percibido ya desde hace tiempo. H. J. Dyos afirmaba con vigor en 1966 que:

> el estudio de la historia urbana no debe ser meramente ese estudio de comunidades individuales, delimitadas más o menos en el tiempo y en el espacio, lo que podría llamarse el aspecto urbano de la historia local; sino la investigación de procesos y corrientes históricos mucho más amplios que trascienden por completo el ciclo vital y el abanico de experiencias de las comunidades particulares.[1]

La identificación y el análisis de estos «procesos históricos más amplios» no ha llegado, sin embargo, demasiado lejos por ahora. En consecuencia, la trama para el estudio de la historia urbana continúa en un pobre estadio de desarrollo. Aquí trataré de demostrar que ese entramado básico de la historia urbana debe ser una historia de la urbanización.

Se puede comprender intuitivamente cuál es el obstáculo básico

para trazar una historia de la urbanización en esos siglos examinando la contradictoria terminología de uso corriente. Los historiadores llaman convencionalmente a las tres centurias posteriores al año 1500 «siglos modernos» o, más específicamente, «primeros siglos modernos».[2] Es una etiqueta muy general, nada nos dice sobre la historia urbana de esas centurias: ¿Es apropiada?

Buena parte de los estudios de los científicos sociales sobre el desarrollo urbano se refieren a la ciudad antes de la industrialización del siglo XIX como «premoderna». Pero, de nuevo estamos simplemente ante un reflejo de una convención académica que se refiere a *todos* los aspectos de la vida antes de la revolución industrial como premodernos. En una sociedad premoderna, por fuerza las ciudades tenían que ser premodernas. ¿Es justificable esta terminología?

El carácter de la ciudad premoderna o de los primeros siglos modernos no está especificado por las obras de historia urbana disponibles hoy. En los escritos sobre las ciudades europeas, el modo de ser urbano de esas tres centurias aparece a menudo perdido entre dos panoramas muy bien definidos: la ciudad medieval y la ciudad industrial.

La ciudad medieval ha sido objeto de una literatura original e influyente que se remonta a Henri Pirenne y Max Weber[3] y que la identifica como un fenómeno nuevo y único. Por esta misma singularidad, se le atribuye a la Edad Media una importante función en el alumbramiento del mundo moderno. Esta tradición historiográfica destaca la autonomía de la ciudad, una característica que le permite actuar primero como incubadora del capitalismo en un medio por lo demás hostil —el medio feudal— y después como un vehículo para el progreso capitalista. Pirenne lo planteaba de este modo:

> Lo que caracteriza esencialmente a ésta (la burguesía) es, en efecto, que constituye en medio del resto de la población una clase privilegiada. Desde este punto de vista, la villa de la Edad Media ofrece un contraste manifiesto con la ciudad antigua o con la de nuestro tiempo ... Tan pronto como se han franqueado las puertas y el foso, se penetra en otro mundo o, para hablar con mayor exactitud, en otro dominio de derecho.[4]

En tiempos más recientes, el historiador económico M. M. Postan ha subrayado los mismos elementos del hecho urbano medieval:

> [Las ciudades medievales] eran islas no-feudales en el mar feudal; no sólo lugares donde los mercaderes podían vivir en vecindario y defenderse colectivamente, sino también lugares que disfrutaban o eran capaces de desarrollar sistemas de gobierno local y principios jurídicos y de status que los eximían de la preponderancia del régimen feudal.[5]

La influencia de esta tradición puede ser hallada también en el trabajo de Fernand Braudel, quien empieza su tratamiento de la ciudad en *Civilización material, economía y capitalismo* preguntándose «¿por qué (las ciudades occidentales) son como máquinas de vapor mientras que otras eran como relojes ...?», y más tarde afirma que «en Occidente, capitalismo y ciudades fueron en el fondo lo mismo».[6]

Tras la superación del feudalismo, el carácter específico de la ciudad medieval cambia (es decir, cesa de ser «cerrada», una isla en un mar feudal), pero no cesa su misión a largo plazo. Así, la historia posterior de la ciudad medieval anticipa su papel en el capitalismo industrial. El comercio interregional a larga distancia, propio de la Edad Media, se convierte en el comercio intercontinental del siglo XVI y siguientes; el limitado papel de la ciudad «cerrada» en materia de comunicaciones se desarrolla en forma de una función social y cultural más compleja e influyente a medida que la ciudad pasa a ser más «abierta» legal, física y económicamente. De este modo, la ciudad medieval —una creación única— sienta los fundamentos para la posterior emergencia del capitalismo industrial.

La ciudad industrial ha inspirado una extensa literatura escrita primordialmente por científicos sociales fascinados por su poder, novedad y aparente irresistibilidad.[7] Por su carácter dinámico, la ciudad industrial parece tan distinta de su predecesora en términos cuantitativos que la diferencia es interpretada también como cualitativa, lo cual explica que se reserve el término «urbanización» a «la dimensión espacial de las revoluciones industrial y tecnológica de los dos últimos siglos».[8] Además, urbanización es asociada a industrialización, secularización y centralización en el omnicomprensivo concepto de modernización, resultando que la ciudad de los tiempos anteriores pasa a definirse, inmediatamente, como preindustrial y premoderna.

Los científicos sociales más conscientes se las han ingeniado para

superar la imagen de un tradicionalismo estático que comprendería un pasado premoderno indiferenciado, pero la terminología persiste y continúa poniendo el acento en la magnitud del abismo que se abre entre la sociedad y la ciudad de la Europa campesina antigua, medieval y tradicional y sus equivalentes de la época industrial. Un ejemplo típico de este punto de vista se puede hallar en la *Urban Geography* de David Clark:

> Adoptando una perspectiva cronológica amplia, es evidente que el proceso de crecimiento urbano ha registrado dos cambios mayores de ritmo. El primero, conocido como la revolución agrícola, es decir neolítica, ocurrió en el Próximo y Medio Oriente hacia el quinto milenio antes de Cristo y se asocia con la emergencia de ciudades identificables. El segundo, conocido como la revolución industrial, empezó en Gran Bretaña a finales del siglo XVIII y ha dado lugar a las grandes metrópolis. Esas revoluciones separan las sociedades denominadas por Sjoberg preagrícola, tradicional y urbano-industrial y caracterizan unos medios tecnológicos diferentes, cada uno de los cuales va asociado a una solución específica del problema de los asentamientos.[9]

Clark ilustra este velocísimo esquema de la urbanización mundial con una figura (figura 1.1) que sirve para llamar la atención todavía más insistentemente hacia dos afirmaciones de la escuela del tradicionalismo/modernización: el carácter estático e indiferenciado de la vida urbana tradicional (siguiendo a *The Pre-Industrial City* de G. Sjoberg) y el dinamismo transformador del mundo de la ciudad industrial.[10]

Esas dos tradiciones en historia urbana, cada una de ellas basada en una afirmación de la novedad y del poder de un tipo peculiar de ciudad, no son compatibles. Es más, su incompatibilidad reside en gran medida en lo que se implica acerca del carácter de la «ciudad postmedieval preindustrial», una ciudad con la que ninguna tradición conecta directamente. La visión que cada uno tenga de ella depende de lo que se piense de los méritos rivales de las ciudades medieval e industrial.

Los esfuerzos para resolver las contradicciones que acabamos de situar pueden ser agrupados bajo dos banderas, cada una de las cuales identifica la ciudad europea de los primeros siglos modernos con una especie de fracaso. La primera alternativa es ver la ciudad

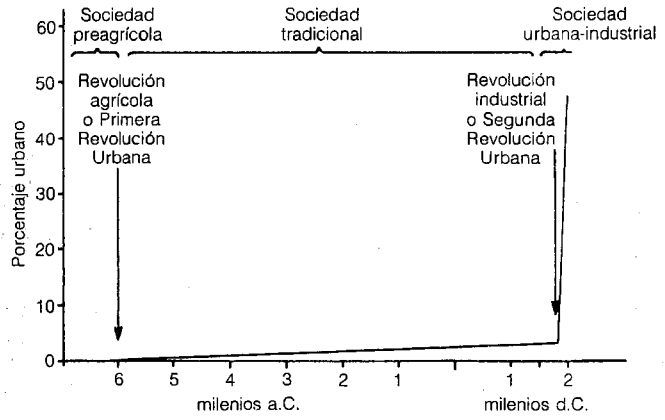


FIGURA 1.1

El crecimiento de la población urbana del mundo

FUENTE: David Clark, *Urban Geography*, Londres, 1982, p. 49 (reproducido por cortesía de Croom Helm Ltd.).

de los siglos modernos como un vehículo obsoleto del progreso. Fernand Braudel, cuyas manifestaciones sobre este tema no están libres de ambigüedad, presenta esta posición en *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Ahí, tras celebrar el dinamismo de la ciudad medieval de Occidente, observa que en el siglo XVI:

> En segundo lugar: no sólo las ciudades dirigen el mundo. Su reinado privilegiado, que se extiende a lo largo del primer momento ascendente de Europa y del Mediterráneo, o sea del siglo XI al siglo XIV, comienza a ser contestado, en el mismo umbral de los tiempos modernos, por los Estados territoriales, los cuales ... ocupan bruscamente el centro de la escena de los nuevos tiempos.
> ... todas las ciudades —y no hay una que se libre de ello— ven restringidas sus libertades frente a los Estados territoriales, que crecen más velozmente que ellas; éstos las cercan, las subyugan y hasta las expulsan de las posiciones alcanzadas.[11]

La ciudad medieval jugó un papel importante al causar la desintegración de la sociedad feudal, pero el Estado nacional la subordinó y la rodeó de fortificaciones. Las ciudades vieron su típica cultura municipal despreciada como una reliquia medieval por los bienpensantes servidores del Estado moderno. Al mismo tiempo, las concentraciones de dinero y recursos conseguidas por ese Estado permitieron a muchas ciudades convertirse en parásitos, viviendo de aquellas acumulaciones de riqueza como rentistas.[12] En síntesis, la vital y creativa ciudad medieval fue una realidad, pero sucumbió finalmente de tal manera que «las ciudades capitales iban a estar presentes en la próxima revolución industrial como meras espectadoras».[13]

La segunda variante de esta posición acerca del fracaso urbano sostiene que la facilidad con la cual la productiva ciudad medieval fue transformada en la ciudad rentista y consumidora de la Edad Moderna demuestra que, de hecho, la ciudad medieval no poseyó nunca el potencial que le atribuyen Pirenne, Postan y sus seguidores. Como ha argumentado John Merrington, la ciudad medieval no era una «isla no-feudal» ni un instrumento del progreso capitalista, sino una parte del orden feudal.[14] La oposición entre ciudad y campo tenía estrictas limitaciones que impedían la emergencia del capitalismo industrial. En realidad, el capitalismo urbano-mercantil dependía de la persistencia de formas económicas precapitalistas en un ámbito social más amplio. En la terminología de Merrington, la ciudad medieval no era «externa» a la sociedad feudal, sino «interna». De ahí que afirme:

> Nada revela mejor los límites de la economía urbana que su declive e involución en el seno de un mercado mundial en crecimiento para dejar paso a la consolidación de una soberanía estatal a partir del siglo XVI.
> ... Este proceso vino acompañado por una involución interna hacia formas rentistas de acumulación de riqueza, por la migración del capital urbano a la tierra, a los títulos de la deuda del Estado y a los tributos arrendados que transformaron a la élite urbana en una aristocracia terrateniente o rentista que iba a fusionarse con la propia nobleza absentista. El capital urbano se convirtió en capital usurario. La usura se alimentó del viejo modo de producción sin alterarlo en lo más mínimo. Éste seguía dependiendo, lo mismo que el capital mercantil, de un mercado precapitalista.[15]

Las dos variantes de la teoría del fracaso difieren en su caracterización de la ciudad medieval de Occidente, pero están de acuerdo en que la emergencia del Estado nacional «redujo la economía urbano-mercantil del modo feudal a una esfera de operaciones menguante» [16] al mismo tiempo que ofrecía oportunidades para el parasitismo: «alimentando el antiguo modo sin alterarlo». Están también de acuerdo en que la ciudad industrial representa una discontinuidad histórica. Un nuevo modo de producción, promovido en el campo, maduró con la invención de la maquinaria industrial en forma de economía urbana fabril. Eso

> abre el camino a un permanente y acelerado proceso de urbanización basado en la «concentración de la fuerza motriz social en grandes ciudades» (Marx) y en la subordinación de la agricultura, que pasa a convertirse en una mera rama de la industria. El dominio de la ciudad ya no vendrá impuesto desde el exterior por más tiempo. Ahora se reproduce como parte integrante del proceso de acumulación.[17]

Por vez primera una nueva tecnología eliminaba los obstáculos para el crecimiento urbano autónomo y engendraba una nueva jerarquía urbana. Así, la urbanización en la era industrial no se presentaba como una extensión lineal del precedente mundo urbano que, de hecho, había demostrado su impotencia en los siglos XVI-XVIII.

Estos rápidos bosquejos para una interpretación general de la historia urbana presentan la ciudad europea de aquellos siglos, o bien como una preparación y antecedente inmediato de la sociedad urbana-industrial, o bien como un obstáculo para la cristalización de esa misma sociedad y como una reliquia obsoleta del pasado. La primera visión, en su forma más simple, carece de poder de convicción. O bien es una afirmación de la importancia de la ciudad medieval para el mundo moderno o bien refleja una creencia en el gradualismo y la continuidad en la historia, pero, en cualquier caso, ignora demasiados datos y tiene la desventaja suplementaria de no ser capaz de decir nada acerca del carácter específico del hecho urbano postmedieval preindustrial. Esta última limitación afecta también al concepto menos elaborado de «ciudad tradicional». Las versiones presentadas por Braudel y Merrington, sin embargo, tienen la virtud de insistir en el carácter diferencial de la ciudad de los primeros siglos modernos. Aquí la cuestión es saber si sus caracterizaciones son válidas.

Desde mi punto de vista, la perspectiva de la «ciudad fallida», tanto si se basa en su impotencia interna como si se explica por su subordinación externa, presenta dos puntos débiles: depende demasiado de nuestra imagen de la ciudad de la Edad Moderna derivada de la historia urbana, que no ha sido otra cosa que el estudio de ciudades individuales, usualmente las mayores, y está basada en un número de observaciones demasiado limitado y selectivo; y descansa en el concepto de una revolución industrial, o nuevo modo de producción, entendida como una discontinuidad histórica súbita, lo que es una concepción puesta en duda por una gran cantidad de investigaciones recientes.[18]

Claramente, la ciudad postmedieval preindustrial ya no era una «isla no-feudal en un mar feudal», ni era todavía el centro del cambio tecnológico, de la modernización social y de la proletarización que se supone que es la ciudad del siglo XIX. Sin embargo, sabemos ahora que el nuevo despliegue de capital y trabajo a gran escala, es decir, la emergencia de un proletariado y de la producción industrial generalizada, no empezó con las primeras fábricas urbanas, sino que apareció mucho antes, transformando selectivamente algunas regiones en toda Europa. El marco físico de gran parte de esa «protoindustrialización» fue, desde luego, el mundo rural, pero la producción rural-industrial a gran escala para mercados distantes dependía de las comunicaciones y de la coordinación, esto es, de las ciudades. Es más útil resaltar el contexto *regional* de estos nuevos desarrollos que indicar simplemente su emplazamiento *rural*. Se sigue de ello que una valoración del lugar de los asentamientos urbanos en la economía y en la sociedad de la Edad Moderna europea requiere un examen de las interacciones campo-ciudad en un contexto regional.

Las diferencias que emergen cuando se compara la ciudad de la Edad Moderna con los atributos de la ciudad medieval que han atraído la atención de los historiadores normalmente conducen a considerarla menos potente y menos original que esta última, pero las ciudades poseen más facetas que las destacadas usualmente en los estudios de urbes concretas, facetas que deben ser vistas en un contexto más pleno. Philip Abrams expresa este punto de vista directamente con su observación de que «las ciudades están imbricadas como nodos en un sistema más amplio de sociedad, economía y gobierno».[19] Esta formulación aconseja un examen crítico de la noción de la ciudad medieval como una «isla en un mar feudal» y llama

también la atención sobre los lazos entre los nodos y sobre la interacción de ese complejo —es decir, de las ciudades como una entidad colectiva— con la sociedad, la economía y el gobierno. En otras palabras, es posible que la ciudad individual pasara a ser menos de lo que había sido anteriormente mientras el sistema de ciudades, en conjunto, llegaba a ser más.

Las obras recientes del sociólogo Gilbert Rozman, del antropólogo G. William Skinner y de los geógrafos Brian Robson y Allan Pred destacan la importancia de las redes o sistemas de ciudades.[20] Cada uno a su manera, afirman que las funciones económicas, sociales y administrativas de las ciudades son desarrolladas a través de redes jerárquicas o, al menos, interconectadas y, sobre todo, que los caracteres de esas estructuras condicionan el tipo de función que las ciudades, *tomadas colectivamente*, pueden cumplir.

Rozman es quien reclama con más fuerza el estudio de los sistemas de ciudades y propone un modelo de siete estadios para describir el «desarrollo urbano premoderno» que lleva a una sociedad desde su condición preurbana al umbral de la modernidad.[21] En las tres primeras etapas, que siguen al estadio inicial no urbano, aparecen las ciudades administrativas, formando un sistema jerárquico de gobierno «de arriba abajo». Siguen luego, como parte de un proceso total que puede comportar un milenio o bien quedar reducido a un período mucho más breve, tres etapas de creación «de abajo arriba» de ciudades comerciales y de mercado, organizadas para asegurar la articulación económica de la sociedad. La última de las etapas representa la emergencia de centros regionales que permiten una integración a nivel nacional de numerosos sistemas de mercados locales. Rozman fija estos estadios a partir de análisis de China, Japón y Rusia, proporciona una breve aplicación del modelo a Inglaterra y a Francia y afirma que el estadio final del desarrollo se alcanzó en China durante el siglo XVI, en Inglaterra y Francia en el XVI o XVII, en el Japón durante el XVII y durante el XVIII en Rusia.

Lo que nos interesa aquí es la aserción de Rozman de que un sistema urbano maduro es más bien un logro «premoderno» que un producto de la época industrial. Desde su punto de vista, un proceso larguísimo de creación de una red urbana es una preparación necesaria para entrar en el mundo industrial moderno. Es necesaria porque el cumplimiento eficaz de ciertas funciones sociales requiere una red urbana.

¿Qué funciones son ésas? Rozman es poco preciso acerca de este punto y es mucho más explícito acerca de los méritos relativos de los diferentes tipos de red urbana completa. No obstante, podemos acudir a G. William Skinner, un crítico del modelo extrañamente abstracto y a la vez descriptivo de Rozman, en busca de una respuesta razonable. La emergencia de un sistema urbano es un paso crucial en el desarrollo regional, esto es, «el proceso a través del cual los recursos regionales de todas clases, sociales y culturales, económicos y políticos, se multiplican, se despliegan más efectivamente y son explotados con inédita eficiencia.[22] Este estudio, centrado en casos de urbanización no occidental, comporta la irónica implicación de que la era de la «ciudad subordinada» o de la «ciudad parasitaria» señala la emergencia simultánea del «sistema generativo urbano», esto es, la eficiente articulación de economías regionales a través de redes de ciudades que permiten precisamente el tipo de movilización de trabajo, capital e información indicada por Skinner.

Philip Abrams proporciona otra expresión a lo que creo que en definitiva es lo mismo cuando reclama la consideración de las ciudades como parte del «complejo de dominación»: «Las ciudades interesan en tanto que momentos en un proceso de usurpación y defensa, consolidación, apropiación y resistencia; en tanto que batallas más que como monumentos».[23]

Por retórico que pueda parecer esto, verdaderamente deberíamos tratar de entender la ciudad europea desde el siglo XVI hasta principios del siglo XIX en el contexto de la historia de la urbanización más que en el contexto de la historia urbana. Esta propuesta está basada en el entendimiento de que las aportaciones distintivas e individuales de las ciudades concretas no son un simple microcosmos de las funciones colectivas y generales del sistema urbano.[24] Tanto la discusión sobre los defectos de las interpretaciones existentes sobre la ciudad de los siglos XVI-XVIII como los argumentos basados en el estudio del desarrollo urbano no occidental me conducen a la misma conclusión. El diseño de este libro descansa en la proposición de que el problema de la ciudad en la Edad Moderna europea sólo puede resolverse en el marco de la historia de la urbanización.

El concepto de urbanización

Si esto va a ser una historia de la urbanización, debemos tener primero una idea clara de qué es la urbanización. Un punto de partida convencional es la definición de Hope Eldridge Tisdale, ofrecida en 1942: «La urbanización es un proceso de concentración de la población, que se desarrolla de dos maneras: la multiplicación de los puntos de concentración y el incremento del tamaño de las concentraciones individuales».[25]

Lo que Tisdale tenía en mente en su «cruel poda analítica» del concepto de urbanización era el reagrupamiento de una población a lo largo del tiempo, desde un modelo de asentamiento disperso a otro concentrado.

Aunque la idea es muy clara, deja algunos problemas por resolver. En primer lugar, los «puntos de concentración». Es obvio que Tisdale no deseaba llamar urbanización a un reagrupamiento de población que reduce la densidad de ciertas zonas rurales en provecho de otras. Los puntos de concentración han de ser ciudades y esto nos fuerza a ser tan claros como podamos en nuestra definición de ciudad. La cantidad de modos en que las ciudades se diferencian unas de otras es demasiado grande como para que se pueda obtener una definición específica e inequívoca; sin embargo, es posible identificar ciertas dimensiones cuantificables comúnmente aceptadas para distinguir las ciudades de otras formas de asentamiento: número de habitantes, densidad del asentamiento, proporción de las ocupaciones no agrícolas y diversidad de las mismas.[26] Estos cuatro criterios arrojan cantidades continuas, de tal manera que se puede trazar una línea en algún punto para separar las ciudades de las no-ciudades, lo cual no puede dejar de ser arbitrario; pero un asentamiento debe quedar registrado suficientemente alto en *los cuatro* criterios para ser una ciudad, condición que no facilita la tarea pero que refleja la existencia de una comprensión intuitiva suficientemente extendida de lo que constituye un asentamiento urbano. Por ejemplo, un gran asentamiento minero puede cumplir con los tres primeros criterios pero no con el cuarto y por ello queda excluido. Por la misma razón un extenso suburbio dormitorio no es una ciudad, aunque probablemente sea parte de *otra* ciudad.

Mientras la urbanización progrese por incremento del tamaño de

las ciudades existentes no es probable que la falta de acuerdo acerca de qué lugares son ciudades afecte mucho al resultado de un estudio. Pero no se puede decir lo mismo cuando toma la forma de incremento del *número* de ciudades. En ese caso, nuestra comprensión del ritmo y de la cronología de la urbanización se verá afectada sensiblemente por los criterios aplicados. En el siguiente capítulo hablaremos más sobre la identificación de las ciudades *en la práctica*, pero digamos por ahora que la urbanización es un proceso de concentración de la población en más y/o mayores ciudades.

Un segundo problema con la definición de Tisdale es que deja abierta la posibilidad de que el crecimiento de ciudades en número o en tamaño sea superado por el crecimiento de la población dispersa y rural. ¿Puede hablarse de urbanización si las ciudades crecen pero el porcentaje de la población localizada en estos puntos de concentración está cayendo? Philip Hauser, que notó este problema en 1965, pensó que no y añadió a los dos puntos de Tisdale la cláusula de que «como resultado, la proporción de la población que vive en lugares urbanos se incrementa».[27]

Después de todo este trabajo resulta que sólo tenemos poco más que una definición estadística de la urbanización: un desplazamiento de población desde lugares rurales a asentamientos urbanos que incrementa el peso relativo de estos últimos. El proceso puede llamarse con más propiedad *crecimiento urbano* o *urbanización demográfica*, puesto que urbanización, en el uso general, implica algo más que eso.

Cuando hoy se habla de «la urbanización de la sociedad», queda implícito que urbanización es un proceso que introduce a la gente en un comportamiento, modos de pensamiento y tipos de actividad «urbanos», tanto si vive en ciudades como si no,[28] y en este sentido, se puede hablar de *urbanización cultural o del comportamiento*. Esta acepción interesa en nuestro estudio histórico por la percepción de que, al menos en el último siglo, el modo de vida urbano ha llegado mucho más allá de la ciudad física hasta urbanizar toda la sociedad, mientras que en tiempos anteriores «las ciudades estaban profundamente impregnadas de vida campestre»,[29] lo que puede justificar el uso de la frase aparentemente absurda, la urbanización de las ciudades, para referirse a la urbanización cultural. Éste es un ejemplo obvio de por qué una definición duradera de una ciudad es una tarea problemática e ilusoria.

Finalmente, puede hablarse de una *urbanización estructural*, pro-

ceso de cambio de la organización de la sociedad que alimenta la concentración de la población en focos. La urbanización estructural pone el acento en la concentración de *actividades* en puntos centrales en contraste con el énfasis de la urbanización demográfica en la concentración de *población*. Son hechos obviamente relacionados, pero se puede distinguir, al menos en teoría, entre, por una parte, un número cada vez más grande de personas desarrollando un cierto número de funciones urbanas y, por otra, un crecimiento del número de funciones urbanas que atrae población a las ciudades y transforma los asentamientos rurales en lugares urbanos. La segunda posibilidad refleja cambios en la sociedad asociados con el desarrollo de actividades a gran escala y coordinadas.[30] Charles Tilly propone una definición de la urbanización que subraya esta dimensión estructural.[31] La puesta en marcha de un Estado centralizado, la dirección de la religión por un clero profesionalizado, el control del agua para la irrigación, la producción de bienes en un sistema fabril y la canalización de los intercambios en un mercado ubicuo, son todos ejemplos de actividades que contribuyen a la urbanización; porque requieren la aparición de elementos de coordinación (empleos sociales dedicados a coordinar actividades a gran escala, tales como obispos, comerciantes, banqueros y gobernadores provinciales), líneas de comunicación (que permitirán actuar a esos coordinadores) y relaciones en todos sentidos (relaciones sociales que traspasan los límites del parentesco, de la localidad y de las alianzas tradicionales).

La interpretación de Tilly no puede desligarse ni de la urbanización cultural o de los comportamientos (las relaciones omnidireccionales y el comportamiento impersonal e instrumental que ocasionan son un ejemplo privilegiado de lo que distingue al modo de vida urbano del rural), ni de la urbanización demográfica (la gente se concentra en puntos de coordinación y control), y tiene el mérito de poner de relieve el nexo entre todos estos aspectos y la difusión y el crecimiento de actividades peculiares, muchas de las cuales no sólo requieren *un* punto de concentración, sino *redes* formadas por esos puntos y por los sistemas de comunicación que los conectan.

No es preciso insistir demasiado en los méritos de esta definición tripartita de la urbanización, que destaca por su combinación de globalidad y de especificidad, pero poseer una definición no implica necesariamente que la cosa definida exista. Ya hemos indicado que algunos estudiosos sostienen que la urbanización está estre-

chamente relacionada con las «revoluciones industrial y tecnológica de los dos últimos siglos».[32] Esta formulación, que implica que las ciudades anteriores a la revolución industrial ni experimentaron cambios ni los imprimieron en la sociedad a escalas suficientemente amplias —o con una base lo bastante constante— como para justificar el término de urbanización, sólo es sostenible con una definición estrecha y presentista de urbanización. En cambio, con la definición que acabamos de presentar es posible presumir que se trata de un proceso histórico más general y de características variables en el tiempo. Así, se puede interpretar que cada época de urbanización posee unas dimensiones demográficas, culturales y estructurales específicas. De esta manera, el problema de la ciudad en la Edad Moderna puede ser abordado a la luz de los rasgos específicos de la urbanización de esa época más que por aplicación de los patrones propios de la urbanización contemporánea y, del mismo modo, los límites y el futuro de la urbanización actual pueden devenir más claros si los situamos en el contexto de varias épocas diferenciadas.

Es propósito de este libro describir y analizar los rasgos distintivos de la urbanización en la Edad Moderna. La segunda parte trata de aportar una relación de conjunto de la urbanización demográfica de Europa y contiene los datos empíricos que son el fundamento del resto del estudio. Se mostrará en ella que fue surgiendo gradualmente un sistema urbano, y el análisis de las propiedades de tal sistema, objeto de la tercera parte, establecerá la unicidad e importancia de la urbanización estructural en esos siglos. La cuarta parte estudia los aspectos dinámicos e interactivos de la urbanización demográfica y estructural y se ocupa de la limitada y muy desigual incidencia de la urbanización cultural. La urbanización cultural, en parte a causa de las fuentes y metodología de este estudio y en parte a causa de su limitado alcance, no es un objeto central del libro. En última instancia, nuestro objetivo es proporcionar una historia de la urbanización que sirva como entramado para la historia urbana de la Edad Moderna y como telón de fondo para la mejor comprensión del proceso de urbanización en el mundo contemporáneo.

II

LA POBLACIÓN URBANA DE EUROPA

2. FORMACIÓN DE LA BASE EMPÍRICA

El reto

En cualquier estudio sobre urbanización el primer paso es obtener una información exhaustiva sobre el número y el tamaño de las ciudades. ¿Qué se sabe hoy acerca de la población urbana europea antes del siglo XIX? La respuesta más breve ha de ser que se sabe sorprendentemente poco. La exigüidad de estudios sorprende porque los historiadores y los científicos sociales nunca han dudado en hacer afirmaciones de alcance general sobre la evolución histórica de las poblaciones urbanas. Pero la información sobre la que se asientan esas afirmaciones, cuando la hay, tiende a ser de carácter meramente ilustrativo. No existe una descripción general de la urbanización europea antes de 1800 en términos estadísticos que sea satisfactoria. Por ello, el primer paso de este estudio será proporcionar esa descripción.

Esta apreciación negativa puede extrañar a quienes estén al corriente de los notables progresos que han tenido lugar desde los últimos años cincuenta en el estudio de la demografía histórica. Primero, la técnica de reconstrucción de familias proporcionó una firme base para comprender más profundamente y con técnicas elaboradas el comportamiento demográfico de la familia y de la comunidad. Más tarde, la técnica de retroproyección ha sido aplicada con éxito a la reconstrucción de la historia demográfica en territorios más amplios.[1] Pero ni una ni otra de esas piedras angulares de la moderna demografía histórica ha sido de gran utilidad para aclarar el problema que nos ocupa. La reconstrucción de familias trabaja con las tasas vitales de una población, no con su tamaño; la retroproyección estima el tamaño de la población total, pero

comparte con la reconstrucción de familias unas limitaciones técnicas que representan obstáculos notables para su aplicación a las poblaciones urbanas. Estos problemas serán discutidos más ampliamente en el capítulo 9. Baste por ahora señalar que el moderno refinamiento técnico de la historia demográfica no ha ampliado de manera sustancial el conjunto de conocimientos sobre las poblaciones urbanas del pasado. Incluso se puede decir que las nuevas técnicas, al atraer la atención de los estudiosos hacia los asentamientos rurales, donde se aplican con mayor facilidad, han retrasado la investigación sobre la población urbana.

Que la afirmación que acabamos de hacer es plausible lo prueba el que el último gran estudio sobre la demografía urbana histórica de Europa es la *Introduction à la démographie historique des villes d'Europe du 14e au 18e siècle* de Roger Mols. Sus tres volúmenes fueron publicados en 1954-1956, justo antes de que la aplicación con éxito de la metodología de reconstrucción de familias por Louis Henry diera paso a una nueva era de la investigación. De acuerdo con los criterios actuales, el amplio estudio de Mols resulta ecléctico y, a veces, impresionista. Además, en la medida en que se interesa más por la *demografía* urbana que por la historia de la *población* urbana, los datos que proporciona sobre esta última tienen un carácter más de ilustración que de evaluación global.

Desde el informativo libro de Mols han aparecido dos estudios sobre la población. *Three Thousand Years of Urban Growth* de Tertius Chandler y Gerald Fox (Nueva York, 1974) es una impresionante recopilación de datos sobre el tamaño de las ciudades, inutilizable por su carácter asistemático y, lo que es más grave, por la confianza de los autores en fuentes poco fiables, usadas sin la menor crítica. Más sistemático es el trabajo de Paul Bairoch, quien ha publicado estimaciones de la población urbana de Europa en varias obras (especialmente en *Tailles des villes, conditions de vie et développement économique*, París, 1977), pero su utilidad es limitada por la forma altamente sintética de la información que publica (la unidad geográfica menor a que se refiere es el conjunto de Europa) y por la ausencia, en los trabajos publicados hasta ahora por ese autor, de cualquier mención a fuentes o de cualquier presentación de la metodología que ha empleado.

Más abundantes que los referidos al conjunto de Europa son los estudios sobre la población urbana en países y regiones, pero incluso

a estos niveles la información disponible es limitada y desigual. Sólo Italia puede alardear de una síntesis exhaustiva y profesional sobre los datos de los censos históricos anteriores al siglo XVIII en los tres volúmenes de la *Bevölkerungsgeschichte Italiens* de Karl Beloch (Berlín, 1937-1961). Luego hay que descender al nivel de la provincia, donde destacan, entre los poquísimos estudios que trazan la evolución de las poblaciones urbanas para largos períodos, las obras de Paul Klep, *Bevolking en arbeid in transformatie* (Nimeja, 1981), sobre Brabante, y de Karlheinz Blaschke, *Bevölkerungsgeschichte von Sachsen bis zur industriellen Revolution* (Weimar, 1967), sobre Sajonia.

En el presente libro, trato de remediar el insatisfactorio estado de los estudios sobre la población urbana histórica a través de una descripción estadística del crecimiento urbano de Europa antes del siglo XIX que es tan exhaustiva, sistemática y cuidadosa como me ha sido posible.[2] La raíz de este estudio es una base empírica consistente en estimaciones de población para todas las ciudades europeas que contaron al menos con 10.000 habitantes en algún momento entre los años 1500 y 1800. Las poblaciones de todas las ciudades que cumplen ese requisito, 379 en total, son presentadas para intervalos de cincuenta años desde 1500 a 1800.

Esta breve introducción a la base empírica que funciona como la clave para todo el libro provocará inevitablemente en el lector numerosas dudas acerca de los procedimientos y de las suposiciones que permiten reemplazar una bibliografía fragmentaria y plagada de errores por una obra que aspira a ser digna de una consideración seria. En las cuatro secciones que siguen describiré paso a paso mi método y trataré de anticiparme a las preguntas del lector escéptico.

Límites y fronteras

Para dibujar los límites de «Europa» en este estudio de la urbanización europea, la práctica ha desempeñado un papel mucho más importante que la teoría. Las 379 ciudades que consideramos que han alcanzado al menos los 10.000 habitantes en algún momento del período 1500-1800 están localizadas en esa porción de Europa que se suele describir como la Cristiandad latina. Rusia y la Europa ortodoxa quedan al margen. Defiendo esta delimitación con el argu-

FIGURA 2.1

Los dieciséis territorios de Europa

mento de que a lo largo de la mayor parte del período 1500-1800, si no en todo él, las ciudades de los imperios ruso y otomano poseyeron características tan distintivas que sería equívoco incluirlas en un mismo estudio con las de la Europa occidental y central.[3]

El problema se complica porque la línea que separa el mundo urbano de Europa del moscovita y otomano no permanece estacionaria a lo largo de los tres siglos considerados. Este y otros problemas prácticos nos han llevado a definir los límites exteriores de Europa en la forma indicada en la figura 2.1.

Hungría, que naturalmente debería ser incluida en la Cristiandad latina, es excluida por la dificultad de obtener información para los siglos XVI y XVII, cuando la mayor parte del país estaba bajo control turco. Se incluye Polonia, pero no Lituania, aunque estuvieron polí-

ticamente unidas la mayor parte del tiempo. La exclusión de Lituania y de los otros países bálticos se debe a que en ellos se da una mezcla de información insuficiente y de fluctuaciones de las fronteras.

A efectos de este estudio, la línea que separa Europa de la no-Europa ha sido trazada lo más al este posible atendiendo a la necesidad de mantener dentro de unos límites razonables el problema de reunir datos comparables para todo el período 1500-1800.[4]

Las delimitaciones interiores, como el límite exterior de Europa, han sido trazadas en función de su valor analítico, atemperado —o mejor, estrictamente constreñido— por razones de necesidad. Las unidades menores de análisis son dieciséis territorios, que unas veces coinciden con Estados nacionales modernos, otras agrupan varios Estados y otras los dividen en secciones.

En este punto estoy impaciente por insertar una cláusula exculpatoria del estilo de las que aparecen impresas en los mapas de carreteras internacionales que se hallan a bordo de los aviones en el sentido de que las fronteras marcadas no tienen significación política alguna. Por razones de compatibilidad y de facilidad de análisis es importante que las delimitaciones usadas se mantengan fijas durante los tres siglos considerados y lo ideal hubiera sido que los límites establecidos separasen regiones funcionales. Aparte de las dificultades específicas que comporta establecer tal tipo de delimitaciones en Europa (véanse pp. 112-113), la naturaleza de la mayor parte de los datos históricos sobre distribución territorial de la población exige que casi todos los dieciséis territorios ofrezcan los contornos de unidades políticas, pero no de cualquier unidad política. Cabe destacar que los datos históricos sobre la población tienden a ser más abundantes para algunas de las sucesivas configuraciones de un «Estado» que para otras. El ejemplo más importante de este rasgo es, por supuesto, Alemania. Las estimaciones sobre la población histórica son numerosas para el territorio del II Imperio de finales del siglo XIX y mucho más discontinuas para otras definiciones más modestas de «Alemania».

A fin de poder calcular las tasas de urbanización y las estadísticas relacionadas con ellas tracé los límites de los dieciséis territorios de tal manera que fuera posible usar efectivamente las estimaciones publicadas. En el caso de Polonia no pude hallar una solución adecuada y, por ello, comunicamos al lector que el número de las ciu-

dades identificadas como polacas es arbitrariamente limitado (muchas de ellas se han incluido como alemanas) al tiempo que las fronteras de aquel país comprenden un territorio para el cual las estimaciones de población son muy escasas.[5]

A lo largo del análisis, los datos sobre los dieciséis territorios aparecerán agrupados a menudo en cuatro regiones: Europa mediterránea (Península Ibérica e Italia), Europa central (Francia, Alemania y Suiza), Europa noroccidental (Escandinavia, Islas Británicas, Holanda-Bélgica) y Europa oriental (Polonia, Checoslovaquia y Austria). Las tres últimas regiones, que comprenden todos los territorios europeos situados al norte de los Pirineos y de los Alpes, son agrupadas a veces en una unidad que denominaremos Europa septentrional.

La distinción dentro de Europa entre una componente septentrional y otra mediterránea es una convención utilizada con tal frecuencia que es improbable que suscite controversia. En cambio, las ventajas de las divisiones que practico *dentro* de la Europa septentrional no son tan fácilmente aparentes. Las agrupaciones «noroccidental» y «central» no implican que los mundos urbanos de Francia y Alemania, o los de Suecia y Bélgica, sean esencialmente idénticos. Las razones para esas agrupaciones residen principalmente en las diferencias observadas en las tasas de crecimiento de la población total y en el crecimiento general urbano de las dos agrupaciones. La Europa oriental se distingue de las otras dos regiones septentrionales por su poco desarrollada urbanización y también por los límites del conocimiento histórico sobre la misma; como consecuencia de estos rasgos diferenciales, algunas de las generalizaciones que se harán en este estudio estarán basadas en el análisis de una «Europa» menor que excluye la región oriental.

Umbrales

Estudiar la población urbana no sólo exige fijar los límites de los territorios, sino también trazar la frontera que separa los asentamientos urbanos de los otros tipos de poblamiento; es decir, implica una definición de las ciudades. Las definiciones jurídicas son convenientes en la medida en que permiten transferir a otros la carga de identificar las ciudades. Según ese criterio son ciudades

aquellos lugares que son denominados ciudades por los contemporáneos en virtud de las concesiones de estatutos municipales o de otras distinciones administrativas. Así es como la gente definía a las ciudades en la Edad Moderna europea y de hecho la mayor parte de los 133 territorios cuyos datos son recopilados por las Naciones Unidas continúan adhiriéndose todavía hoy a criterios puramente administrativos.[6] No es ésta una base deseable para el estudio de la urbanización, particularmente en los primeros siglos, pues tales distinciones entre urbano y rural casi siempre exageran la población funcionalmente urbana. En ocasiones, poblaciones de gran tamaño no obtuvieron estatuto municipal por alguna razón anómala (La Haya, sede del gobierno holandés, se convirtió en ciudad oficialmente en pleno siglo XIX), pero en general es más frecuente el caso de pequeños asentamientos cuyos privilegios urbanos reflejan tan sólo expectativas de desarrollo nunca materializadas.

Es preferible una definición funcional, y ya ofrecí una en el capítulo introductorio. Las ciudades, decía, son lugares que tienen niveles de población, de densidad de población, de porcentaje de mano de obra no agrícola y de diversidad en la estructura ocupacional *suficientemente elevados*. Resolver en qué puntos de esos cuatro criterios se establece la separación entre lo urbano y lo no-urbano no es una cuestión baladí, pero por ahora no necesitamos responder a ella puesto que la información generalmente disponible para antes de 1800 permite sólo acceder, en el mejor de los casos, a los dos primeros y, con frecuencia, sólo al primero de los criterios enumerados.

En la práctica nuestra definición de ciudad estará basada en el tamaño y en la densidad. La base empírica formada para este estudio incluye sólo unidades de al menos 10.000 habitantes reunidos en edificación densa. No se pretende que este umbral sirva como definición de ciudad; más bien lo escojo como umbral práctico que permite estudiar sistemáticamente un número sustancial de ciudades. Un umbral más elevado, digamos de 100.000 habitantes, incluiría tan pocas ciudades que el resultado sería muy poco representativo. Un umbral más bajo, por ejemplo de 3.000 habitantes, comprendería casi toda la población funcionalmente urbana, pero no se puede obtener información histórica sobre las poblaciones de los varios centenares de este tipo de ciudades. Además, a estos niveles es importante conocer las actividades de la población, para evitar la inclusión errónea de

lugares no urbanos. En consecuencia, seleccioné los 10.000 habitantes como el nivel mínimo que combinaba la posibilidad de estudio y la representatividad. Por este último concepto entiendo representatividad con respecto a la totalidad de las ciudades funcionales. El tamaño y número de ese universo más extenso serán estimados indirectamente, usando una metodología que será explicada en el capítulo 4. En resumen, se puede considerar población urbana en la Edad Moderna europea a toda la reunida en núcleos densamente edificados de al menos 2.000 o 3.000 habitantes. El umbral de los 10.000 habitantes usado aquí es un recurso práctico para permitir la reconstrucción de un subconjunto de la población urbana total que es suficientemente representativo como para posibilitar una estimación indirecta del subconjunto «inobservado».

Fuentes

Fronteras territoriales, límites conceptuales y umbrales sirven de poco sin fuentes fiables que permitan compilar estimaciones de la población urbana. Hace ya veinte años largos, Eric Lampard, un líder del campo entonces naciente de la historia urbana, proclamaba que «una historia social autónoma debería empezar por el estudio de la población, su composición cambiante y su distribución a lo largo del tiempo y del espacio».[7] Si en los decenios que han transcurrido desde ese consejo poco se ha hecho para seguirlo por lo que respecta al estudio histórico de las ciudades, puede ser que la explicación haya sido ofrecida por el propio Lampard dos años antes de afirmar aquel principio:

> El demógrafo no es, por supuesto, un mago; no puede obtener resultados fiables de fuentes no fiables. Todos los censos, por ejemplo, están sujetos a un grado variable de error: subestimaciones por aquí, sobreestimaciones por allá, y ocasionales confusiones de categorías por parte de los agentes censales que se registran en todos los lugares. Estas deficiencias de los datos se mezclan para obstaculizar el trabajo de la demografía histórica. Algunas categorías censales cambian, materias que aparecen para unas fechas desaparecen en otras para reaparecer algún tiempo después bajo un epígrafe diferente. Una vez que el historiador retrocede más allá del primer censo oficial de un país, debe confiar, en gran parte, en

fuentes huidizas, en recuentos aislados que no tienen pretensión de exhaustividad, tales como directorios, registros parroquiales de nacimientos y óbitos, «libros de almas», listas diversas de contribuyentes y las más fantásticas estimaciones de los contemporáneos, etc. Si carece del poder de cuantificar, el historiador demógrafo ha tenido que desarrollar, en cambio, todas las artes del hechicero para manipular incluso los datos censales oficiales para dar consistencia a sus resultados y permitir comparaciones a lo largo del tiempo. Este hecho explica por sí solo la escasez de estudios históricos sobre la urbanización.[8]

En tal caso, ¿cómo me puedo proponer yo extraer datos fiables de las fuentes disponibles? Al reunir la base empírica he seguido los métodos tradicionales de la crítica histórica de fuentes complementados con ciertas intuiciones que ayudan a decidir en casos donde mi habilidad era insuficiente para aportar pruebas positivas en contra de los documentos. Tratando una bibliografía tan extensa como la de la historia urbana de toda Europa, tales casos no han sido raros, y en este punto debo subrayar que ningún juicio *a priori* ni ninguna suposición de conexiones han influido en la recogida de los datos de base. La decisión de incluir cada una de las ciudades y las estimaciones de su población ha sido basada siempre en pruebas históricas.

El proceso de búsqueda de todas las ciudades de al menos 10.000 habitantes constó de dos partes. La primera empezó con los censos nacionales producidos por la mayoría de países en torno a 1800. Esas fuentes exhaustivas sirvieron como guías primordiales: las ciudades que alcanzaban el tamaño mínimo en 1800, en número de 364, accedían a la categoría de entidades para las que había que averiguar toda la evolución demográfica anterior. La segunda parte del proceso consistió en identificar ciudades que contaron al menos con 10.000 habitantes en algún momento pero que ya no alcanzaban esa cifra en 1800. No cabía ninguna aproximación sistemática para identificar este tipo de ciudades: escudriñando la bibliografía he conseguido incorporar quince de ellas, pero es muy posible que se me hayan escapado algunas. El lector debe saber que la mayor dificultad para hallar todas las ciudades de esta segunda categoría (las que ya no alcanzaban los 10.000 habitantes en 1800) puede haber desequilibrado ligeramente la base empírica del estudio a causa de haber dado más importancia relativa al crecimiento de las ciudades cuyas poblaciones excedieron del nivel marcado como umbral.

En conjunto, la base empírica del estudio consiste en 379 ciudades. He confiado en la bibliografía para determinar las poblaciones probables de todas esas ciudades, excepto en Holanda, la única área donde mi propia investigación archivística o la de otros ha completado el material publicado con anterioridad.

Las fuentes preferidas son aquellos estudios demográficos o historias de ciudades que basan sus estimaciones de la población en documentos de archivo específicos, tales como censos, registros fiscales, listas de comulgantes o registros parroquiales de bautizos y óbitos. Cuando tales estudios se ven obligados a avanzar suposiciones —acerca del tamaño de las familias, edad de los comulgantes, tasa bruta de natalidad—, lo hacen de tal manera que permiten la crítica y la rectificación de las estimaciones si se juzga necesario.

Menos deseables, pero también aceptadas en este estudio, son las obras de segunda mano, usualmente historias de ciudades, en las que el historiador efectúa estimaciones de la población basadas en su conocimiento general acerca de la ciudad en cuestión. Estas estimaciones no pueden ser verificadas ni corregidas; su aceptación depende de la autoridad que reconozcamos al investigador que las ha producido.

Un tercer tipo de fuente, que he intentado excluir de este estudio, es al mismo tiempo inverificable y procedente de una autoridad dudosa. Muchas estimaciones de población de procedencia desconocida han adquirido vida propia a través de su frecuente repetición. Las historias generales, las enciclopedias y otros compendios ofrecen a menudo este tipo de «datos». Por desgracia, no nos queda más remedio que admitir que ciertas evaluaciones de la población para principios del siglo XVI repetidas en nuestro estudio pertenecen probablemente a esta categoría.

Cuando más de una fuente ofrece estimaciones de población para una ciudad en un momento dado, he usado la basada en documentación más fiable, y si la autoridad de las versiones es equiparable, he usado la información más reciente. Por ejemplo, la población de la ciudad española de Écija para el año 1600 puede ser estimada sobre la base de un recuento de hogares que cubre toda Castilla para 1591. Tomás González usó esta fuente en su *Censo de población*, publicado en 1829. Más recientemente, el historiador Henry Kamen ha estimado la población de la ciudad usando el empadronamiento de 1591 y otras informaciones en *La España de Carlos II*

(Barcelona, 1981). Considero a Kamen la fuente preferible en este caso. Kamen también presenta estimaciones de la población de Barcelona, pero como no ofrece una explicación de por qué sus evaluaciones han de ser preferidas a las de J. N. Biraben, quien proporciona un detallado análisis de los datos sobre la historia demográfica de Barcelona en *Les hommes et la peste* (París, 1975), continúo confiando en este trabajo anterior. En el apéndice 2 he relacionado las fuentes sobre las que he basado las estimaciones de la población para cada ciudad.

Estimaciones directas, por interpolación y por asignación

He buscado datos sobre la población para cada una de las 379 ciudades que alcanzaron al menos 10.000 habitantes en algún momento del período 1500-1800. De cara a conseguir la uniformidad exigida por un análisis de los cambios en la estructura urbana y su crecimiento, las estimaciones de población fueron agrupadas en intervalos de cincuenta años. Las cifras presentadas para cada uno de estos hitos cronológicos responden a datos distantes un máximo de diez años de la fecha de referencia. Por ejemplo, los valores de 1650 están basados en los datos reunidos para el período 1640-1660.

Naturalmente, no toda la información está agrupada de manera conveniente en esos períodos de veinte años. Cuando el único dato disponible se refiere a años situados fuera de los períodos de veinte años (digamos, en 1625 y 1680), se ha hecho una estimación *interpolada* para el hito intermedio, en ese caso para 1650, usando el método de la línea recta. Así, si una ciudad tiene 25.000 habitantes en 1625 y 32.000 en 1680, la estimación interpolada para 1650 es (en números redondos: $25.000 + (7.000/55 \times 25) = 28.000$.

Una base empírica formada por estimaciones de la población para 379 ciudades a lo largo de siete intervalos separados por cincuenta años significa 2.653 observaciones. Las fuentes a nuestra disposición permiten ofrecer estimaciones directas o interpoladas en 2.274 casos; 379 huecos de nuestro registro de datos, es decir un 14,3 por 100 del total, no pueden ser cubiertos mediante las técnicas descritas aquí. Por desgracia, estas lagunas no están distribuidas regularmente a lo largo del tiempo y en el espacio. El cuadro 2.1, que muestra la distribución de los casos desconocidos por territorio y año, indica

CUADRO 2.1. — *Casos en que la población de las ciudades es desconocida, por territorios y años, 1500-1800*

Territorio	Número total de ciudades	Número de datos no documentados							Suma de datos no documentados	Porcentaje de casos
		1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800		
1 Escandinavia	6	1	1	2	1	1	0	0	6	14,3
2 Inglaterra y Gales	44	0	0	0	1	0	2	0	3	1,0
3 Escocia	8	1	1	0	2	1	0	0	5	8,9
4 Irlanda	8	0	0	0	0	0	2	0	2	3,6
5 Holanda	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6 Bélgica	20	1	1	5	2	2	1	0	12	8,6
7 Alemania	56	2	7	6	6	6	10	0	37	9,4
8 Francia	78	26	31	31	33	0	3	0	124	22,7
9 Suiza	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10 Italia septentrional	34	10	3	1	10	11	2	0	37	15,5
11 Italia central	11	3	1	1	0	0	0	0	5	6,5
12 Italia meridional	30	10	5	3	4	6	6	1	35	16,7
13 España	43	28	11	0	12	12	24	0	87	28,9
14 Portugal	5	3	2	3	0	3	1	2	14	40,0
15 Austria-Bohemia	8	2	3	1	2	2	0	0	10	10,1
16 Polonia	3	0	0	0	0	1	1	0	2	9,5
Región										
1-6 Noroccidental	107	3	3	7	6	4	5	0	28	3,7
7-9 Central	138	28	38	37	39	6	13	0	161	16,7
10-14 Mediterránea	123	54	22	8	26	32	33	3	178	20,8
15-16 Oriental	11	2	3	1	2	3	1	0	12	14,3
Europa	379	87	66	53	73	45	52	3	379	14,3

que están concentrados en los primeros años de la serie, como cabía esperar, y en Francia, España y Portugal.

La base empírica consistente en las estimaciones directas e interpoladas probablemente permanecerá incompleta en las proporciones limitadas pero embarazosas que aparecen en el cuadro 2.1. Con objeto de permitir un análisis completo del crecimiento urbano a lo largo de los tres siglos hemos debido resolver los casos desconocidos, y para ello los datos sobre la población de las ciudades han sido agrupados por categorías de tamaños definidas de tal manera que el paso de una a otra implica una duplicación de la población. Así, la primera categoría es 10.000-19.900 habitantes y las sucesivas son 20.000-39.900, 40.000-79.900, 80.000-159.900, 160.000-319.900 y más de 320.000.

CUADRO 2.2

Asignación de categoría en los casos no documentados, 1500-1800

Categoría dimensional		Año 1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
0	Menos de 10.000	29	21	11	32	23	22	0
I	10.000 - 19.900	47	35	28	27	18	20	3
II	20.000 - 39.900	11	9	14	13	3	8	0
III	40.000 - 79.900	0	1	0	1	1	2	0
IV	80.000 - 159.900	0	0	0	0	0	0	0
V	160.000 - 319.900	0	0	0	0	0	0	0
VI	320.000 y más	0	0	0	0	0	0	0
1	Número total de ciudades asignadas a las categorías I-VI	58	45	42	41	22	30	3
2	Población estimada (en millares)	908	753	748	763	374	590	40
3	Porcentaje de las ciudades asignadas sobre el total	38	27	19	21	10	12	1
4	Porcentaje de la población estimada sobre la población urbana total	26	17	13	12	5	7	0,3

Cada uno de los 2.274 casos conocidos se sitúa en una de esas categorías (o en la categoría formada por todas las ciudades con menos de 10.000 habitantes) y he asignado cada uno de los 379 casos desconocidos a la categoría más verosímil. Por ejemplo, una ciudad cuya población en 1500 fuera 11.000 habitantes y en 1650 alcanzase los 18.000, siendo los años intermedios desconocidos, sería atribuida a la categoría I (10.000-19.900) a no ser que su historia particular ofreciera alguna razón para creer otra cosa. No todos los casos son tan claros como este ejemplo, pero la amplitud de las categorías dimensionales reduce a un mínimo el número de decisiones problemáticas necesarias.

El cuadro 2.2 muestra la distribución de las asignaciones de los casos desconocidos por categorías dimensionales. Es evidente que la mayor parte de los 379 casos desconocidos se refiere a las ciudades menores: 138 de ellos fueron asignados a la categoría 0 (por debajo de 10.000 habitantes) y 178 a la categoría I (10.000-19.900). Estas dos categorías, reunidas, recogen el 84 por 100 de todos los casos desconocidos. Sólo cinco casos fueron asignados al rango III (40.000-79.900), cuatro de ellos relativos a la problemática ciudad andaluza de Granada.

Con objeto de producir estimaciones de la población total urbana se ha supuesto que la población de los casos desconocidos es igual al promedio de población de las ciudades conocidas en la categoría dimensional a la que he asignado cada caso indocumentado. Así, a efectos de calcular la población urbana global, he supuesto que las ciudades asignadas a la categoría I tienen 13.000 habitantes.

Estos procedimientos de asignación no carecen de riesgos, pero como la gran mayoría de los casos no documentados se refiere a las ciudades más pequeñas se puede pensar que las desviaciones serán, en conjunto, limitadas. Los errores en la asignación pueden afectar al *número* de ciudades de la categoría I, pero no es probable que afecten mucho las estimaciones sobre la población total urbana. Consideremos los datos para 1650: para este año un 21 por 100 de todas las ciudades con 10.000 o más habitantes fueron resueltas mediante el método de asignación descrito, pero el pequeño tamaño medio de esas ciudades hace que sólo el 12 por 100 de la población urbana total sea atribuible a ciudades sin información específica disponible.

3. LOS PERFILES DE LA URBANIZACIÓN EUROPEA, I

La base empírica

El resultado de los procesos descritos en el capítulo anterior es la base empírica presentada en el apéndice 1: un extenso cuadro que relaciona 379 ciudades con estimaciones de su población a intervalos de cincuenta años. Un segundo cuadro muestra las categorías dimensionales en las que cada ciudad es incluida por estimación directa, interpolada o por asignación. Este conjunto de datos es el fundamento de la descripción y análisis que siguen.

De los tal vez 3.000-4.000 asentamientos europeos que hacia 1500 disfrutaban de algún tipo de privilegios municipales o eran reconocidos como lugares urbanos por alguna otra razón, sólo 154 eran habitados por 10.000 o más personas y sólo cuatro llegaban a las 100.000. Estas ciudades, lejos de quedar distribuidas regularmente por la superficie de Europa, estaban muy concentradas: Italia sola comprendía 44 de las 154 y Francia y Bélgica otras 44. En definitiva, las mayores ciudades del continente estaban principalmente situadas en la parte de Europa que había vivido durante un largo período bajo el dominio y la política urbanizadora del Imperio romano. Si dejamos por un momento los límites que forman la base para el análisis territorial de este estudio, presentados en la figura 2.1, y dividimos Europa, como hacían los romanos, por el Rin y el Danubio, la zona romanizada por debajo de estos ríos comprende, para el año 1500, más del 71 por 100 de todas las ciudades que superan el nivel de los 10.000 habitantes y las cuatro ciudades que llegan o superan los 100.000.[1]

CUADRO 3.1

Número de ciudades con al menos 10.000 habitantes, por territorios, 1500-1800

Territorio	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1 Escandinavia	1	1	2	2	2	3	6
2 Inglaterra y Gales	5	4	6	8	11	21	44
3 Escocia	1	1	1	1	2	5	8
4 Irlanda	0	0	0	1	3	3	8
5 Holanda	11	12	19	19	20	18	19
6 Bélgica	12	12	12	14	15	15	20
7 Alemania	23	27	30	23	30	35	53
8 Francia	32	34	43	44	55	55	78
9 Suiza	1	1	2	2	3	4	4
10 Italia septentrional	21	22	30	19	22	29	33
11 Italia central	9	9	9	11	10	11	11
12 Italia meridional	14	15	20	20	19	25	30
13 España	20	27	37	24	22	24	34
14 Portugal	1	4	5	5	5	5	5
15 Austria-Bohemia	3	3	3	3	4	6	8
16 Polonia	0	1	1	1	1	2	3
Región							
1-6 Noroccidental	30	30	40	45	53	65	105
7-9 Central	56	62	75	69	88	95	135
10-14 Mediterránea	65	77	101	79	78	94	113
15-16 Oriental	3	4	4	4	5	7	11
Europa	154	173	220	197	224	261	364

A lo largo del siglo XVI, las poblaciones crecieron en un contexto de fuerte expansión económica y en algunas regiones de Europa esa expansión continuó hasta mediados del XVII. Durante este «largo siglo XVI» el número de ciudades con 10.000 o más habitantes creció más de un 40 por 100 hasta alcanzar las 220 ciudades en 1600 y tal vez siguió aumentando en las décadas siguientes. Este crecimiento

urbano quedó muy distribuido, alcanzando todos los rincones de Europa, de tal manera que no alteró el predominio histórico del núcleo urbanizado de la Europa «romana». En 1600, exactamente igual que un siglo antes, el 71 por 100 de las ciudades con más de 10.000 habitantes se situaba al sur de la línea Rin-Danubio.

Entre las primeras décadas y la mitad del siglo XVII Europa experimentó regresiones demográficas bruscas que se caracterizaron por su selectividad; primero, en los países mediterráneos (1596-1602, 1630, 1647-1652), luego en la Europa central, durante la Guerra de los Treinta Años y más tarde todavía en Dinamarca y Polonia (1656-1660).[2] En el resto del continente, el crecimiento demográfico se hizo más lento o se detuvo. En este contexto, el número de ciudades de más de 10.000 habitantes cesó de crecer y en las áreas más afectadas por la crisis se redujo.

En el campo abonado por esos acusados retrocesos empezó lentamente un nuevo proceso de expansión urbana, que visto desde una perspectiva global europea resulta muy diferente del crecimiento del siglo XVI. En 1750 el número de ciudades por encima del umbral excedía el máximo de 1600 sólo en 41, un 18 por 100, pero ahora los territorios más allá del Rin y del Danubio poseían más del 35 por 100 de ese tipo de ciudades y los países urbanizados de antiguo ya no contaban con un número desproporcionado de ciudades mayores. Esta alteración del balance territorial era el resultado combinado de los procesos selectivos de contracción y de crecimiento urbanos.

El último medio siglo cubierto por los datos recogidos se caracteriza por un renovado y vigoroso crecimiento de la población en casi toda Europa. El crecimiento del número de ciudades dignas de ser incluidas en el estudio, que había sido gradual desde 1650, se intensifica ahora y se generaliza más. En 1800 existirán 364 ciudades europeas con 10.000 o más habitantes, lo que representa un incremento del 40 por 100 desde 1750. Esta rápida expansión del número de ciudades de esta categoría no acabó, desde luego, en 1800; en 1850 habían 878 y en 1890 llegaban a 1.709.

El número de ciudades europeas con un mínimo de 10.000 personas se duplicó sobradamente en los tres siglos posteriores a 1500. Sin embargo, esta expansión a largo plazo no fue lineal ni general. La base empírica que hemos recogido no sólo permite verificar el número de ciudades, sino también calcular la población total europea

CUADRO 3.2

Población total de las ciudades con al menos 10.000 habitantes, por territorios, 1500-1800 (expresada en millares)

Territorio	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1 Escandinavia	13	13	26	63	115	167	228
2 Inglaterra y Gales	80	112	255	495	718	1.021	1.870
3 Escocia	13	13	30	35	53	119	276
4 Irlanda	0	0	0	17	96	161	369
5 Holanda	150	191	364	603	639	580	604
6 Bélgica	295	375	301	415	486	432	548
7 Alemania	385	534	662	528	714	956	1.353
8 Francia	688	814	1.114	1.438	1.747	1.970	2.382
9 Suiza	10	12	25	22	39	60	63
10 Italia septentrional	638	711	897	614	778	924	1.032
11 Italia central	287	286	362	384	399	448	489
12 Italia meridional	377	501	714	579	584	787	1.074
13 España	414	639	923	672	673	767	1.165
14 Portugal	30	138	155	199	230	209	252
15 Austria-Bohemia	60	67	90	100	180	294	410
16 Polonia	0	10	15	20	15	36	103
Región							
1-6 Noroccidental	552	704	976	1.628	2.107	2.481	3.895
7-9 Central	1.083	1.360	1.801	1.988	2.500	2.987	3.798
10-14 Mediterránea	1.746	2.275	3.051	2.448	2.663	3.135	4.012
15-16 Oriental	60	77	105	120	195	330	513
Europa	3.441	4.416	5.933	6.184	7.465	8.933	12.218

residente en ciudades de 10.000 y más habitantes. Los números presentados en el cuadro 3.2 consisten en sumas de las poblaciones «conocidas» y de las estimaciones para los casos «desconocidos» siguiendo los procedimientos descritos en el apartado final del capítulo 2.

El cuadro 3.2 muestra que las 154 ciudades europeas que se situaban por encima del umbral en 1500 no llegaban a comprender

tres millones y medio de personas. En los cien años siguientes la población urbana europea se elevó hasta casi los seis millones, creciendo mucho más rápidamente que el número de ciudades de más de 10.000 habitantes (70 por 100 de crecimiento de la población urbana y 40 por 100 del número de ciudades). Además, cuando en el siglo XVII el número de ciudades por encima del umbral decreció, el tamaño de la población urbana total no lo hizo, sino que continuó creciendo. En ninguno de los intervalos de medio siglo que estudiamos cesó de crecer la población urbana europea y al llegar a 1800 eran 12.200.000 las personas residentes en las 364 ciudades, tres veces y media más que en 1500.

La distribución de esta población urbana en los varios Estados y regiones de Europa no era más equilibrada que la distribución de las mismas ciudades. En 1500 y a lo largo del siglo XVI una buena mitad de la población residente en ciudades de al menos 10.000 habitantes vivía en Italia e Iberia, alrededor de un tercio lo hacía en Francia, Alemania y Suiza (la región central) y una sexta parte en Escandinavia, las Islas Británicas y Bélgica-Holanda. A grandes rasgos, este tipo de equilibrio no fue afectado por la rápida expansión económica del siglo XVI. En el XVIII, también a grandes rasgos, la población urbana se distribuía por tercios entre las tres regiones, noroccidental, central y mediterránea. La discontinuidad implicada por estas dos distribuciones se produjo súbita y dramáticamente en la primera mitad del siglo XVII. En esa etapa, los cambios que hemos descrito en el número de ciudades y las diferencias regionales en las tasas de crecimiento urbano causaron un incremento rápido del porcentaje de los países noroccidentales, encabezados por Inglaterra y la República de Holanda, sobre el total de la población urbana europea hasta alcanzar más de una cuarta parte, al tiempo que los países mediterráneos caían desde más de la mitad de la población urbana continental hasta menos del 40 por 100 y mientras que la zona central sostenía firmemente su tercera parte del total.

Nuestros datos revelan una Europa urbana, formada por ciudades relativamente grandes, que en 1500 consistía en 154 urbes y tres millones y medio de personas, la mitad de las cuales vivían en Italia e Iberia y sólo una quinta parte más allá del Rin y del Danubio. En 1800 la Europa urbana comprendía 364 ciudades con 12.200.000 habitantes. La región mediterránea había perdido su predominio urbano a través de una dramática transformación estructural ocurrida

CUADRO 3.3

Porcentaje de la población urbana sobre la población total europea, por regiones, 1500-1800

Región	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
Noroccidental	16,0	15,9	16,5	26,4	28,3	27,8	31,9
Central	31,5	30,8	30,3	32,1	33,3	33,4	31,0
Mediterránea	50,7	51,5	51,4	39,6	35,8	35,1	32,9
Oriental	1,7	1,7	1,8	1,9	2,6	3,7	4,2
Islas Británicas	2,7	2,8	4,8	8,8	11,7	14,6	20,6
Bélgica-Holanda	12,9	12,8	11,2	16,5	15,1	11,4	9,4
Resto de la Europa septentrional	33,7	32,9	32,6	35,1	37,4	38,9	37,1
Mediterránea	50,7	51,5	51,4	39,6	35,8	35,1	32,9

en la primera mitad del siglo XVII y ostentaba ahora poco más de un tercio de la población urbana total. El carácter del crecimiento posterior a 1600 minó también el predominio de esa zona más extensa que había conocido una larga etapa de política urbanizadora bajo los romanos, de tal manera que en 1800 la población urbana localizada al norte del Rin-Danubio se estaba aproximando rápidamente al 50 por 100 del total europeo.

La urbanización demográfica definida por Tisdale (p. 25) se presenta como el resultado de un incremento en el número o en el tamaño de las ciudades. Ya hemos visto el aumento del número de ciudades cuya población alcanzaba el umbral mínimo y el todavía más amplio crecimiento de la población urbana total, lo que implica que el tamaño medio de la ciudad europea aumentó también o, para ser más precisos, que el proceso de crecimiento urbano que provocó que tantas ciudades cruzaran el umbral de los 10.000 habitantes, incrementando el número de ciudades en nuestra base de datos, aumentó también el número de ciudades en las categorías de dimensión más elevada, lo cual repercute en un incremento en el tamaño medio de las ciudades en nuestro repertorio de datos. La distribución de las ciudades europeas por tamaños será analizada detalladamente en el capítulo 6 y aquí sólo me interesa describir el modelo

CUADRO 3.4

Número de ciudades en cada categoría dimensional, 1500-1800

Categoría dimensional	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
Región 1	*Europa noroccidental*						
I	20	18	25	20	26	37	60
II	7	8	11	17	14	14	24
III	3	2	3	6	10	10	16
IV	0	2	0	0	1	2	2
V	0	0	1	1	1	1	2
VI	0	0	0	1	1	1	1
Total	30	30	30	45	53	65	105
Región 2	*Europa central*						
I	38	41	41	39	47	45	78
II	15	14	22	20	29	34	40
III	2	6	11	9	10	12	11
IV	1	1	0	0	1	2	5
V	0	0	1	0	0	0	0
VI	0	0	0	1	1	1	1
Total	56	62	75	69	88	94	135
Región 3	*Europa mediterránea*						
I	40	40	56	50	41	52	63
II	13	22	25	14	20	25	27
III	9	12	13	7	8	9	10
IV	3	2	6	7	7	7	9
V	0	1	1	1	2	1	3
VI	0	0	0	0	0	0	1
Total	65	77	101	79	78	94	113
Región 4	*Europa oriental*						
I	1	2	2	1	3	4	5
II	2	2	1	2	1	2	3
III	0	0	1	1	0	1	2
IV	0	0	0	0	1	0	0
V	0	0	0	0	0	1	1
VI	0	0	0	0	0	0	0
Total	3	4	4	4	5	8	11

Categoría dimensional	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
Conjunto de Europa							
I	99	101	124	110	117	138	206
II	37	46	59	53	64	75	94
III	14	20	28	23	28	32	39
IV	4	5	6	7	10	11	16
V	0	1	3	2	3	3	6
VI	0	0	0	2	2	2	3
Total	154	173	220	197	224	261	364

NOTA: Para las distribuciones de las ciudades en las categorías dimensionales por territorios, véase el apéndice 3.

de evolución de los tamaños de las ciudades que subyace al incremento general de la población urbana.

Las categorías dimensionales usadas en este estudio (presentadas en la p. 43) cubren cada una de ellas un orden de población tal que el límite superior de cada categoría es el doble del inferior. Así, la amplitud de la categoría I es entre 10.000 y 19.900, de la II entre 20.000 y 39.900, de la III entre 40.000 y 79.900, de la IV entre 80.000 y 159.900, de la V entre 160.000 y 319.900, mientras que la VI comprende todas las ciudades de más de 320.000 habitantes. El cuadro 3.4 presenta las distribuciones de frecuencia del número de ciudades por esas categorías dimensionales y el cuadro 3.5 muestra la población urbana total de las ciudades de cada una de las categorías para las cuatro regiones y para Europa en su conjunto. Los datos para los dieciséis territorios son presentados en el apéndice 3.

En el conjunto de Europa la tasa de crecimiento del número de ciudades en cada categoría varía en función del tamaño de ciudad implicado en ese nivel. Es decir, mientras que el número de ciudades de 10.000-19.900 habitantes dobla a lo largo de los tres siglos, el número de las ciudades de 20.000 a 79.900 (categorías II y III) crece un 260 por 100 y el de las mayores de 80.000 (categorías IV, V y VI) aumenta más de seis veces. En 1500 Europa contaba sólo con cuatro ciudades de más de 100.000 habitantes, París, Milán, Venecia y Nápoles, y se cree que tres de ellas estaban algo por encima de ese umbral; en 1600 el número de ciudades de ese rango

CUADRO 3.5

Población urbana según las dimensiones de las ciudades, 1500-1800 (expresada en millares)

Categoría dimensional	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
Región 1	*Europa noroccidental*						
I	252	227	326	276	330	498	802
II	180	218	288	445	383	385	654
III	120	90	162	332	539	530	1.006
IV	0	170	0	0	80	183	183
V	0	0	200	175	200	210	385
VI	0	0	0	400	575	675	865
Total	552	704	976	1.628	2.107	2.481	3.895
Región 2	*Europa central*						
I	502	550	536	516	614	629	1.053
II	391	385	557	519	749	908	1.036
III	90	295	488	523	530	670	578
IV	100	130	0	0	97	204	519
V	0	0	220	0	0	0	0
VI	0	0	0	430	510	576	581
Total	1.083	1.360	1.801	1.988	2.500	2.987	3.798
Región 3	*Europa mediterránea*						
I	539	549	734	698	570	721	897
II	363	588	671	361	518	689	722
III	494	671	706	390	408	529	499
IV	350	256	659	823	786	891	957
V	0	212	281	176	381	305	510
VI	0	0	0	0	0	0	427
Total	1.746	2.275	3.051	2.448	2.663	3.135	4.012
Región 4	*Europa oriental*						
I	13	23	28	13	42	53	64
II	47	54	27	47	39	43	78
III	0	0	50	60	0	59	140
IV	0	0	0	0	114	0	0
V	0	0	0	0	0	175	231
VI	0	0	0	0	0	0	0
Total	60	77	105	120	195	330	513

Categoría dimensional	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
Conjunto de Europa							
I	1.306	1.348	1.624	1.503	1.556	1.901	2.816
II	981	1.244	1.543	1.372	1.689	2.025	2.521
III	704	1.056	1.406	1.305	1.477	1.788	2.223
IV	450	556	659	823	1.077	1.278	1.659
V	0	212	701	351	581	690	1.126
VI	0	0	0	830	1.085	1.251	1.873
Total	3.441	4.416	5.933	6.184	7.465	8.933	12.218

NOTA: Para la población urbana por categorías dimensionales y por territorios, véase el apéndice 3.

es el doble, es decir ocho; y en 1800 ha vuelto a doblar ampliamente, pues son ya diecisiete. En ese momento tres grandes ciudades, Londres, París y Nápoles, sobrepasaban el umbral de los 320.000 habitantes que abren la categoría superior, un nivel inédito hasta mediados del siglo XVII.

Un corolario de este modelo de crecimiento del tamaño de las ciudades es la progresiva concentración de la población urbana total en las ciudades mayores. Entre 1500 y 1800 dobló el número de habitantes de las ciudades de la categoría I (10.000-19.900), casi triplicó el de las categorías II y III (20.000-79.900) y multiplicó por diez el de las categorías IV y siguientes (80.000 y más personas).

Este modelo europeo es el resultado de la combinación de numerosos modelos locales de crecimiento urbano que ofrecen una variabilidad considerable. En territorios como Bélgica, Italia, España, Austria y Bohemia, el número de ciudades en las categorías I y II (10.000-39.900) crece lentamente al menos hasta 1750, mientras que en Inglaterra, Escocia, Holanda y Suiza se incrementa, en una u otra etapa, rápidamente y por saltos. Pero todos los territorios salvo dos, Bélgica y Suiza, forman a la larga una o más ciudades de las categorías superiores, con más de 80.000 habitantes, un nivel originalmente concentrado casi exclusivamente en Italia, que todavía en 1600 contenía cinco de las nueve ciudades de ese gran tamaño existentes en el continente. Nunca fueron verdaderamente frecuentes esas ciudades de 80.000 y más personas (25 en 1800), pero pasaron a estar nota-

blemente bien distribuidas, con al menos una de ellas en catorce de los dieciséis territorios a finales del siglo XVIII.

Habiendo presentado hasta ahora la población urbana como una entidad autónoma, se ha creado tal vez la falsa impresión de que las ciudades crecieron y se multiplicaron aisladas de la más amplia sociedad no-urbana, pero hemos seguido ese procedimiento para subrayar algunos rasgos del proceso a largo plazo del crecimiento urbano. Si la definición de Tisdale fuera suficiente bastaría, desde luego, con atender al número y volumen de las ciudades, pero, como ya hemos indicado, muchos estudiosos de la urbanización contemplan la urbanización demográfica como un crecimiento de las ciudades *que produce un aumento de la proporción de la población total que reside en lugares urbanos*. Así, el próximo paso de nuestra descripción del crecimiento urbano de Europa deberá ser situado en relación a los totales de población.

¿Conocemos suficientemente la población total de los Estados y regiones europeos como para hacer esos cálculos? Hay que reconocer que mejorar nuestro conocimiento sobre las dimensiones de la población no ha sido el principal objetivo de la demografía histórica moderna. El material disponible no está a salvo de las críticas e incluso cuando es aceptable, su utilidad para nosotros queda comprometida a menudo a causa de los recurrentes cambios en el trazado de las fronteras.

El cuadro 3.6 recoge las mejores estimaciones que he hallado para las poblaciones de los territorios cuya población urbana es objeto de nuestro estudio, presentadas para los mismos intervalos de cincuenta años que establecimos para las ciudades. Existe un buen número de estimaciones de la población total de Europa, pero, al compararlas con las cifras que presentamos aquí, hay que tener presente que nuestros límites exteriores de Europa son más restrictivos que en la mayoría de los casos y también que nuestros totales derivan exclusivamente de las estimaciones para los varios territorios y que no hemos hecho suposiciones independientes sobre el curso probable del conjunto de la población europea.

Los datos de los cuadros 3.2 y 3.6 permiten calcular los porcentajes de la población total residentes en ciudades de al menos 10.000 habitantes para cada uno de los intervalos de cincuenta años entre 1500 y 1800 en cada uno de los dieciséis territorios, en las cuatro regiones y en el conjunto de Europa. Al leer esos cuadros hay que

CUADRO 3.6

Población total de Europa, por territorios y regiones, 1500-1980 (expresada en millones)

	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800	1850	1890	1939	1980
Territorio											
1 Escandinavia	1,5	1,7	2,0	2,6	2,9	3,6	5,0	7,9	11,4	16,9	22,3
2 Inglaterra y Gales	2,6	3,2	4,4	5,6	5,4	6,1	9,2	17,9	29,0	41,8	49,2
3 Escocia	0,8	0,9	1,0	1,0	1,0	1,3	1,6	2,9	4,0	4,8	5,2
4 Irlanda	1,0	1,1	1,4	1,8	2,8	3,2	5,3	6,6	4,8	4,3	4,9
5 Holanda	0,95	1,25	1,5	1,9	1,9	1,9	2,1	3,0	4,5	8,9	14,0
6 Bélgica	1,4	1,65	1,6	2,0	2,0	2,2	2,9	4,4	6,1	8,8	9,8
7 Alemania	12,0	14,0	16,0	12,0	15,0	17,0	24,5	34,4	49,4	69,5	78,1 *
8 Francia	16,4	19,0	19,0	20,0	19,0	21,7	27,0	35,8	38,4	41,2	53,5
9 Suiza	0,65	0,8	1,0	1,0	1,2	1,3	1,7	2,4	3,0	4,3	6,3
10 Italia septentrional		4,7	5,4	4,3	5,7	6,5	7,2				
11 Italia central	10,5	2,5	2,9	2,7	2,8	3,1	3,6	24,0	30,5	42,9	56,9
12 Italia meridional		4,2	4,8	4,3	4,8	5,7	7,0				
13 España	6,8	7,4	8,1	7,1	7,5	8,9	10,5	15,0	17,6	25,9	37,2
14 Portugal	1,0	1,2	1,1	1,2	2,0	2,3	2,9	3,8	5,1	7,7	9,9
15 Austria-Bohemia	3,5	3,6	4,3	4,1	4,6	5,7	7,9	12,9	17,6	22,3	22,7
16 Polonia	2,5	3,0	3,4	3,0	2,8	3,7	4,3	6,0	9,0	15,0	35,2 **

Región											
1-6 Noroccidental	8,3	9,8	11,9	14,9	16,0	18,3	26,1	42,7	59,8	85,5	105,4
7-9 Central	29,0	33,8	36,0	33,0	35,2	40,0	53,2	72,6	90,8	115,0	137,9
10-14 Mediterránea	18,3	20,0	22,3	19,6	22,8	26,5	31,2	42,8	53,2	76,5	104,0
15-16 Oriental	6,0	6,6	7,7	7,1	7,4	9,4	12,2	18,9	26,6	37,3	57,9
Europa	61,6	70,2	78,0	74,6	81,4	94,2	122,7	177,0	230,4	314,3	405,2

* Sólo las Alemanias Oriental (RDA) y Occidental (RFA); no comparables directamente con las cifras anteriores.
** Polonia, post-1945; no comparable directamente con las cifras anteriores. Los territorios 7 y 16, unidos, continúan cubriendo aproximadamente la misma área.

FUENTES: *Escandinavia* Finlandia: H. Gille (1949-1950), 19; Suecia: *Ibid.*; Noruega: Drake (1969), 9; Dyrvik (1972); Dinamarca: Lassen (1965) y (1966). *Inglaterra y Gales* Wrigley y Schofield (1981), 566, 531-535. *Escocia* Kyd (1952). *Irlanda* O'Grada (1979), 287; Cullen (1975). *Holanda* Faber *et alii* (1965). *Bélgica* Mols (1959); Blockmans *et alii*, 1980, 44-45. *Alemania* Henning (1977), 182; Wilson y Parker (1977), 191. *Francia* Le Roy Ladurie (1975), 576; Toutain (1963), 54-55, 16, 19; véase también Dupâquier (1979), 163-166. *Suiza* Bickel (1947); Peyer (1978), 708. *Italia* Beloch (1937-1961), vol. 3, 354-355. *España* Vincent (1977), 473; para la estimación de 1650: Kamen (1980), 39, 46. *Portugal* Silva (1962); Morgado (1979), 333. *Austria Statistisches Handbuch* (1978), 9. *Checoslovaquia* Mika (1978); Kárniková (1965), 327. *Polonia* Gieysztorowa (1968); Eisenbach y Grochulska (1965), 111; Topolski y Wyczanski (1977).

Datos para 1850-1979: Weber (1899); Mitchell (1975); *Geographical Digest* (1981), 25-39; ampliados por *Statistisk aarsbok* (1979); *Folke- oq Boligtelling 1970* (1974); *Statistical Abstract of Ireland* (1974); *Statistisch zakkboek* (1981); *Statistisch Jahrbuch 1980 der DDR* (1980); *Statistisches Jahrbuch 1979 für die BD*, 1979; *Recensemente* (1975); *Statistisches Jahrbuch der Schweitz* (1979); *Eidgenössesches Volkszablung* (1904); *Censo de la población de España, 1897* (1899); *Anuario Estatistico* (1973); *Statistisches Handbuch* (1978); *Mittheilungen* (1852); *Statistická rocenka* (1979); *Annuaire statistique de la République polonaise* (1924).

CUADRO 3.7

Porcentaje de población urbana total, por territorios y regiones, 1500-1800

	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
Territorio							
1 Escandinavia	0,9	0,8	1,4	2,4	4,0	4,6	4,6
2 Inglaterra y Gales	3,1	3,5	5,8	8,8	13,3	16,7	20,3
3 Escocia	1,6	1,4	3,0	3,5	5,3	9,2	17,3
4 Irlanda	0	0	0	0,9	3,4	5,0	7,0
5 Holanda	15,8	15,3	24,3	31,7	33,6	30,5	28,8
6 Bélgica	21,1	22,7	18,8	20,8	23,9	19,6	18,9
7 Alemania	3,2	3,8	4,1	4,4	4,8	5,6	5,5
8 Francia	4,2	4,3	5,9	7,2	9,2	9,1	8,8
9 Suiza	1,5	1,5	2,5	2,2	3,3	4,6	3,7
10 Italia septent.	12,4	15,1	16,6	14,3	13,6	14,2	14,3
11 Italia central		11,4	12,5	14,2	14,3	14,5	13,6
12 Italia meridional		11,9	14,9	13,5	12,2	13,8	15,3
13 España	6,1	8,6	11,4	9,5	9,0	8,6	11,1
14 Portugal	3,0	11,5	14,1	16,6	11,5	9,1	8,7
15 Austria-Bohemia	1,7	1,9	2,1	2,4	3,9	5,2	5,2
16 Polonia	0	0,3	0,4	0,7	0,5	1,0	2,5
Región							
1-6 Noroccidental	6,6	7,2	8,2	10,9	13,1	13,6	14,9
7-9 Central	3,7	4,0	5,0	6,0	7,1	7,5	7,1
10-14 Mediterránea	9,5	11,4	13,7	12,5	11,7	11,8	12,9
15-16 Oriental	1,1	1,2	1,4	1,7	2,6	3,5	4,2
Europa	5,6	6,3	7,6	8,3	9,2	9,5	10,0
Islas Británicas	2,0	2,4	4,2	6,5	9,4	12,3	15,6
Bélgica-Holanda	18,5	19,5	21,5	26,1	28,6	24,7	23,0
Resto de la Europa septentrional	3,3	3,5	4,3	5,0	6,1	6,5	6,4

tener en cuenta la inconsistencia de los datos, especialmente de las estimaciones de la población total. Es posible zafarse de una precisión que en este caso puede ser engañosa atendiendo sobre todo a los perfiles del crecimiento urbano en los agregados territoriales más amplios; la estimación para la España de 1650, por ejemplo, es pro-

bablemente menos fiable que la estimación para toda la región mediterránea en la misma fecha y, del mismo modo, se puede confiar más en la *dirección del cambio* en la urbanización a lo largo de los siglos que mostramos en el cuadro 3.7 que en el cálculo de los *niveles absolutos* de urbanización para cada fecha.

En 1500 el porcentaje de la población total residente en ciudades de al menos 10.000 habitantes variaba enormemente de un territorio a otro. En las vastas extensiones de la «franja céltica» de las Islas Británicas, de Escandinavia y de la Europa oriental, ciudades de esta dimensión eran poco menos que desconocidas y no más del 1 por 100 de la población vivía en ellas. En el extremo opuesto se situaban los Países Bajos e Italia, donde ese tipo de ciudades reunían al 13-23 por 100 de la población total. La mayor parte de Europa, Iberia, Francia, Alemania e Inglaterra, se colocaba en una posición intermedia, con el 3-5 por 100 de la población concentrada en las ciudades. En el conjunto europeo menos del 6 por 100 de la población total vivía en las 154 ciudades de 10.000 o más habitantes.

Los tres siglos que siguieron, vistos globalmente, podrían ser descritos como una época de constante y gradual urbanización, pues en cada uno de los intervalos de medio siglo la proporción de la población urbana ascendió, hasta alcanzar un 10 por 100 en 1800. Además, al comparar 1500 y 1800, se ve que las cuatro regiones compartieron en mayor o menor medida esa ganancia global, como lo hicieron quince de los dieciséis territorios; Bélgica fue la excepción.

Esta imagen de un proceso de urbanización gradual y de base amplia, aparentemente confirmado por el cuadro 3.7, es un resultado artificial de la manipulación estadística, pues una inspección más profunda de los números suscitará dudas acerca tanto del gradualismo del proceso como de su amplia difusión.

El ritmo de la urbanización demográfica no fue sostenido ni se fue acelerando gradualmente a lo largo de los trescientos años, en una evolución que según algunas versiones había de actuar como preludio necesario al estallido de la industrialización moderna. Más bien el crecimiento urbano empezó lentamente en la primera mitad del XVI —etapa de decadencia urbana en muchos lugares no obstante el rápido crecimiento de la población rural—, se aceleró en el siglo comprendido entre 1550 y 1650 y redujo su ritmo luego hasta alcanzar su punto más bajo en la primera mitad del siglo XVIII. Esta

descripción se ajusta a las regiones no-mediterráneas de Europa, pues en Iberia e Italia el crecimiento urbano fue rápido a lo largo del siglo XVI para colapsarse, como es bien conocido, en el XVII y recuperar sólo lenta y parcialmente el anterior nivel de urbanización en el XVIII.

El rasgo curioso de esta cronología no es la divergencia entre los países mediterráneos y el resto de Europa, sino que los mayores incrementos en el porcentaje de la población residente en las ciudades de la Europa no-mediterránea fueron una manifestación combinada tanto con el estancamiento y la regresión demográfica como con la expansión. La segunda mitad del siglo XVI fue el único período en el que convivieron un rápido crecimiento de la población y una rápida urbanización, pues la segunda mitad del XVIII ya no presentó el mismo carácter, sino que a lo largo de ella casi todos los territorios registraron como mucho un crecimiento urbano muy lento. Por otro lado, las mayores ganancias de la urbanización en la Europa septentrional se produjeron durante el siglo XVII, particularmente en su primera mitad, cuando la población total no crecía o lo hacía en una proporción reducidísima.

Esta imagen de las poblaciones urbana y rural siguiendo vías diferentes y de mayores ganancias para la urbanización en un período de «crisis» y no en uno de expansión económica general no es la previsible y resulta ciertamente difícil de conciliar con el concepto de un proceso benigno y gradual de urbanización a largo plazo. En capítulos posteriores seguiremos con mayor profundidad las implicaciones de ese fenómeno para la caracterización de la Europa urbana.

Cuando se examina el curso del crecimiento urbano en cada país, sólo aparece un territorio que experimenta verdaderamente un proceso de urbanización que se acelera a largo plazo y gradualmente: las Islas Británicas, incluida Irlanda. Las demás áreas registran la mayor parte de su crecimiento en un período relativamente breve (España entre 1500 y 1600, Holanda entre 1550 y 1650, Francia y Escandinavia entre 1600 y 1700, Austria entre 1650 y 1750), a partir del cual la urbanización posterior, si la hay, se da en una escala mucho más modesta.

Este perfil multiforme del crecimiento urbano regional condujo en 1800 a una Europa en que las franjas poco urbanizadas del siglo XVI se habían dotado de ciudades suficientemente grandes como para elevar su porcentaje de la población urbana hasta un 4-6 por 100

y en que las zonas históricas de mayor urbanización, los Países Bajos e Italia, habían sido alcanzadas por Gran Bretaña. En comparación con 1500 cuesta ahora identificar una región amplia como «típicamente» urbana, pero Francia y Alemania continúan siendo los mayores territorios cuyas características urbanas parecen intermedias con respecto a los extremos de la experiencia europea.

Proyecciones retrospectivas y prospectivas

Antes de 1500

Antes de analizar con mayor detalle algunos de los rasgos del crecimiento urbano europeo revelado por nuestra recopilación de datos, será conveniente situar el proceso urbanizador de 1500 a 1800 en un contexto más amplio reuniendo tantos datos como sea posible acerca del curso del crecimiento urbano antes de 1500 y después de 1800.

El modo de ser de las ciudades medievales ha atraído una enorme cantidad de energías académicas, pero sólo excepcionalmente los frutos de ese interés se han presentado bajo forma cuantitativa. Aparte de algunas de las ciudades mayores, tales como Florencia, Venecia y Gante, se sabe poco acerca de los rasgos concretos de la población urbana. Quizá se pueda llegar a conocer pocas cosas, pero la información disponible sobre el proceso de creación de ciudades, marcado por la concesión de cartas municipales, permite algunas observaciones básicas.[3]

El renacimiento de la vida urbana que empezó en Europa en el siglo X no constituyó una reinvención del asentamiento urbano como tipo. Incluso un defensor tan extremado de la novedad de la ciudad medieval como es Henri Pirenne nos asegura que el período carolingio conoció lugares de habitación concentrada y puntos nodales para la actividad militar y administrativa. Insiste en que ese tipo de nodos, frecuentemente fortalezas heredadas de la urbanización romana,

> no presenta ningún rasgo urbano. Su población no se compone, aparte de los caballeros y de los clérigos que constituyen el núcleo esencial, sino de hombres empleados a su servicio y cuyo número

> es ciertamente muy poco considerable. Es esta una población de fortaleza y no de ciudad.[4]

Y continúa notando que:

> todo indica, sin embargo, que la (población) de los burgos (fortalezas) más importantes consistía en algunos cientos de hombres y que las ciudades no han contado jamás con más de 2.000 o 3.000 habitantes.[5]

No es preciso que entremos en la discusión de cómo estos nodos altomedievales adquirieron sus caracteres urbanos originales ni que aceptemos como exactas las hipótesis de Pirenne acerca de la dimensión demográfica de esos lugares, pues, en todo caso, queda claro que alrededor del año 1000 las poblaciones concentradas no rurales eran muy pequeñas. Con la probable excepción de Italia, ningún territorio de la cristiandad latina poseía en aquel tiempo ciudades de 10.000 o más habitantes. Es mucho más arriesgado intentar imaginar a cuánto podía ascender la población total de esos burgos y sedes eclesiásticas, pero para nuestro objeto bastará aceptar que la población urbana total, esto es en ciudades de cualquier tamaño, ha debido de quedar bastante por debajo del 5 por 100 y que el porcentaje de población concentrada en ciudades de 10.000 habitantes o más debe de haberse situado no lejos del 0 por 100.

Del siglo X al XIII las noticias sobre concesión de cartas municipales y sobre la ampliación de los recintos amurallados atestiguan un crecimiento urbano vigoroso. Este proceso de fundación de ciudades concluyó en la primera parte del siglo XIV, excepto en los extremos septentrional y oriental de Europa, donde continuaría hasta el siglo XVII. En consecuencia, sería de gran interés conocer el número de ciudades y sus poblaciones en ese momento final de la gran era de expansión urbana y justo antes de la catástrofe demográfica que se precipita en 1347.

La población europea en vísperas de la Muerte Negra es un tema que ha atraído la atención de muchos investigadores y, como consecuencia de ello, se dispone de un buen número de estimaciones del tamaño de las mayores ciudades. Además, dos historiadores han tratado de identificar sistemáticamente y en estudios por completo independientes todas las ciudades con 10.000 o más habitantes hacia el año 1300.

El medievalista belga Léopold Genicot ofrece una revisión de la bibliografía relativa a las ciudades de la Cristiandad latina [6] y las clasifica de acuerdo con su confianza en la veracidad de las fuentes, identificando 64 ciudades de al menos 10.000 habitantes con toda certeza, más 19 en grado de «probabilidad» y otras 16 según las afirmaciones halladas en la bibliografía pero que no pueden ser verificadas. Así, el número de ciudades europeas de al menos 10.000 habitantes en 1300 estaría entre 99 y 64. Genicot distinguió entre ellas a 4-6 que habrían llegado a contener 50.000 o más habitantes y otras 21 a 34 situadas entre 20.000 y 50.000. Según esta síntesis, las ciudades europeas de más de 10.000 habitantes reunirían en aquella fecha no más de dos millones de personas.

Josiah Cox Russell, en *Medieval Regions and Their Cities* (Bloomington, Indiana, 1972), abordó su trabajo de manera muy diferente a Genicot, afirmando la posibilidad de aplicar relaciones *ad hoc* entre la dimensión de la ciudad principal de una región y el número y la dimensión de las ciudades menores en la misma área. Su evaluación depende de la validez de su fórmula y de su especificación de las regiones europeas, puesto que cuando le faltaban datos directos confiaba en esos conocimientos para estimar el número de ciudades de al menos 10.000 habitantes que *debieron de existir*.

Sus resultados son intrigantes. La Europa de principios del siglo XIV, con una población total un poco por encima de la cifra de 1500, contaba con 125 ciudades por encima del umbral de los 10.000, conteniendo un total de personas en torno a los tres millones. Cuatro ciudades contaban al menos con 100.000 habitantes, las mismas que podían reclamar tal privilegio en 1500. Italia e Iberia reunidas contenían el 55 por 100 de la población urbana total, casi lo mismo que en 1500 y 1600, mientras que Francia y Alemania, esto es la Europa central, comprendían el 33 por 100, otra vez lo mismo que yo he calculado para toda la Edad Moderna. En suma, la aproximación de Russell describe un perfil urbano para alrededor de 1300 muy similar a mis datos para 1500, recogidos de manera diferente. Sólo en un aspecto difería significativamente la estructura urbana anterior a la Peste de la del año 1500: el número de ciudades identificadas por Russell como poseedoras de 10.000 o más habitantes es inferior en 30 a lo calculado para principios del siglo XVI. Consecuentemente, la población urbana total se situaba en torno al 85 por 100 de la cifra de 1500 mientras que se cree generalmente

que la población total de 1300 era mayor que dos siglos más tarde.

La síntesis de Genicot subestima casi con toda seguridad el número de ciudades de más de 10.000 habitantes, puesto que relaciona tan sólo aquellas que puede identificar positivamente sobre la base de documentación directa. Russell, en un esfuerzo por conseguir una visión más exhaustiva, aplica una «teoría» que no puede inspirar una confianza completa en el resultado. Pero incluso de esta manera, sus resultados, que corren el riesgo de exagerar el número y la dimensión de las ciudades en 1300, presentan un retrato de la urbanización anterior a la Peste en el cual la población urbana es sustancialmente menor que en 1500 y representa una proporción menor del total. A pesar de los dramáticos retrocesos de la población europea acarreados por la Muerte Negra y la consiguiente transformación de los modelos de asentamiento rural que se produjeron en algunas regiones (los *Wüstungen*), la población urbana creció, al tiempo que su distribución parece haberse mantenido notablemente estable o haberse reconstruido hacia 1500 con los mismos perfiles que doscientos años antes. En todo caso, comparando la lista de ciudades de 10.000 o más habitantes producida por Genicot para 1300 con la que forma nuestra base de datos para 1500, resulta que sólo ocho de las relacionadas como seguras por Genicot no están en nuestra lista.

Exactamente igual que en el siglo XVII, cuando el porcentaje de la población total residente en ciudades de al menos 10.000 habitantes aumentó como consecuencia del crecimiento de las ciudades en un contexto de retroceso de la población rural, la última parte del siglo XIV y el XV presenciaron una elevación del nivel general de urbanización, desde un punto situado por debajo del 5 por 100 en 1300 a un 5,6 por 100 en 1500, en un ambiente de descenso de los efectivos rurales.

Después de 1800

La dificultad de ampliar el estudio del crecimiento urbano europeo retrospectivamente más allá de 1500 reside en la escasez de datos. Al extenderlo más acá de 1800 a lo largo de los siglos XIX y XX la disponibilidad de datos no es ya un problema grave; la dificultad, ahora, es lograr uniformar y hacer comparables los datos a medida

que las ciudades proliferan y desbordan sus límites para transformar vastos territorios en regiones urbanizadas.

El carácter explosivo y finalmente omnicomprensivo de la moderna urbanización es bien conocido y ha sido descrito y analizado en muchas publicaciones.[7] El número de ciudades por encima del umbral de los 10.000 habitantes pasó de 364 en 1800 a 878 en 1850 para alcanzar la cifra de 1.709 en 1890. Por entonces el crecimiento general de la población era tal que el umbral de 10.000 había cesado de tener el sentido de indicador urbano que había poseído en épocas precedentes. Además, después de 1890 el crecimiento de grandes ciudades tomó cada vez más la forma de suburbialización y de creación de distritos metropolitanos. Son necesarios otros procedimientos para medir la dimensión de tales ciudades y eso dificulta las comparaciones con el pasado.

Las siguientes estadísticas sobre la población europea desde 1800 manifestarán la naturaleza del problema. El número de ciudades de 100.000 o más habitantes creció de 17 en 1800 a 43 en 1850 y a 101 en 1890, y en 1979 el mismo territorio contaba con 390. La proporción de la población total residente en esta categoría de ciudades pasó del 3,2 por 100 en 1800 al 13,3 por 100 en 1890 y, usando una definición limitada de población urbana, al 33,8 por 100 en 1979. Si dirigimos nuestra atención al número más amplio de ciudades con al menos 50.000 habitantes en 1979 el porcentaje pasa a ser de 41,8 por 100. Pero cuando incluimos los cinturones metropolitanos de esas 840 ciudades con 50.000 o más habitantes, el porcentaje de población urbana dobla. Cuatro quintas partes de todos los europeos occidentales y centrales viven actualmente en la esfera de influencia directa, esto es en el mercado de trabajo, de una gran ciudad.[8] Si uno empleara el mismo criterio para 1800, las 840 ciudades más grandes, que naturalmente incluirían muchos núcleos bastante por debajo del nivel de los 10.000 habitantes, y sus entornos rurales comprenderían a lo sumo una quinta parte de la población total del continente.

La dificultad inherente a la comparación de los datos sobre población urbana de finales del siglo XX con los de finales del XVIII aconseja limitar tales comparaciones a los aspectos más simples. El problema es menos grave con los datos del siglo XIX, pues hasta finales de esta centuria todas las ciudades, salvo las primeras por su volumen, continuaban manteniendo formas físicas coherentes. Eso facilita las

CUADRO 3.8. — *Número de ciudades, población urbana absoluta y relativa, por territorios, 1800-1980*

	1800 (10.000 y más)			1850 (10.000 y más)		
	Número	Población	% urbano	Número	Población	% urbano
Territorio						
1 Escandinavia	6	228	4,6	12	456	5,8
2 Inglaterra y Gales	44	1.870	20,3	148	7.310	40,8
3 Escocia	8	276	17,3	18	928	32,0
4 Irlanda	8	369	7,0	14	672	10,2
5 Holanda	19	604	28,8	28	885	29,5
6 Bélgica	20	548	18,9	26	900	20,5
7 Alemania	53	1.353	5,5	133	3.719	10,8
8 Francia	78	2.383	8,8	165	5.174	14,5
9 Suiza	4	63	3,7	8	185	7,7
10-12 Italia	74	2.595	14,6	183	4.875	20,3
13 España	34	1.165	11,1	99	2.590	17,3
14 Portugal	5	252	8,7	10	501	13,2
15 Austria-Bohemia	8	410	5,2	17	862	6,7
16 Polonia	3	103	2,4	17	560	9,3
Región						
1-6 Noroccidental	105	3.895	14,9	246	11.151	26,1
7-9 Central	135	3.798	7,1	306	9.078	12,5
10-14 Mediterránea	113	4.012	12,9	292	7.996	18,6
15-16 Oriental	11	513	4,2	34	1.422	7,5
Europa	364	12.218	10,0	878	29.617	16,7
Islas Británicas	60	2.515	15,6	180	8.910	32,5
Bélgica-Holanda	39	1.152	23,0	54	1.785	24,1
Resto de Europa septentrional	152	4.539	6,4	352	10.956	11,0

	1890 (10.000 y más)			1890 (20.000 y más)		
	Número	Población	% urbano	Número	Población	% urbano
Territorio						
1 Escandinavia	37	1.510	13,2	16	1.233	10,8
2 Inglaterra y Gales	356	17.964	61,9	185	15.564	53,7
3 Escocia	37	2.072	50,3	17	1.708	42,7
4 Irlanda	18	845	17,6	8	720	15,0
5 Holanda	34	1.504	33,4	19	1.317	29,2
6 Bélgica	61	2.106	34,5	21	1.580	25,9
7 Alemania	382	13.947	28,2	142	10.827	21,9
8 Francia	232	9.940	25,9	105	8.096	21,1
9 Suiza	15	480	16,0	8	384	12,8
10-12 Italia	215	6.457	21,2	66	4.163	13,6
13 España	174	4.710	26,8	51	3.049	17,3
14 Portugal	15	649	12,7	3	471	9,2
15 Austria-Bohemia	101	3.489	18,1	32	2.570	14,6
16 Polonia	32	1.310	14,6	12	1.050	11,7
Región						
1-6 Noroccidental	543	25.941	43,4	266	22.122	37,0
7-9 Central	629	24.367	26,8	255	19.307	21,3
10-14 Mediterránea	404	11.816	22,2	120	7.683	14,5
15-16 Oriental	133	4.799	18,0	44	3.620	13,6
Europa	1.709	66.923	29,0	685	52.732	22,9
Islas Británicas	411	20.821	55,0	210	17.992	47,6
Bélgica-Holanda	95	3.610	34,1	40	2.897	27,4
Resto de Europa septentrional	799	30.676	23,8	315	24.160	18,8

	1980 (100.000 y más) Número	Población	% urbano	% urbano por definición nacional
Territorio				
1 Escandinavia	23	7.329	32,9	66
2 Inglaterra y Gales	55	24.958	50,7	77
3 Escocia	4	1.627	31,2	
4 Irlanda	3	1.057	21,6	49
5 Holanda	21	6.541	46,7	77
6 Bélgica	7	2.798	28,6	72
7 Alemania	82	25.417	32,5	78
8 Francia	55	23.332	43,6	76
9 Suiza	7	2.173	34,4	57
10-12 Italia	47	16.127	28,3	48
13 España	40	13.431	36,1	59
14 Portugal	2	1 062	10,7	29
15 Austria-Bohemia	11	4.833	21,3	53
16 Polonia	30	9.500	27,0	55
Región				
1-6 Noroccidental	113	44.310	42,0	73
7-9 Central	144	50.922	36,9	76
10-14 Mediterránea	89	30.620	29,4	50
15-16 Oriental	44	14.333	24,7	54
Europa	390	140.185	34,6	65
Islas Británicas	62	27.642	46,6	75
Bélgica-Holanda	28	9.339	39,2	75
Resto de Europa septentrional	167	72.584	45,3	75

CUADRO 3.9 (a)

Número de ciudades por categorías dimensionales: conjunto de Europa

Categoría dimensional	1800	1850	1890
10.000 - 19.900	206	551	1.024
20.000 - 99.900	141	284	584
100.000 y más	17	43	101
Total	364	878	1.709

CUADRO 3.9 (b)

Población urbana total por categorías dimensionales: conjunto de Europa (expresada en millares)

Categoría dimensional	1800	1850	1890
10.000 - 19.900	2.816	7.388	14.190
20.000 - 99.900	5.425	10.971	21.871
100.000 y más	3.977	11.259	30.861
Total	12.218	29.617	66.922

FUENTE: Véase el cuadro 3.8.

comparaciones con los datos para 1500-1800, aunque debemos insistir en que en 1890 una ciudad de 10.000 habitantes no era ya el equivalente *funcional* de una ciudad de la misma dimensión en 1800.[9]

Los datos ofrecidos en los cuadros 3.8 y 3.9 han sido extraídos de trabajos publicados y censos y han sido adaptados para facilitar la comparación con los resultados del análisis de nuestro repertorio. El perfil del crecimiento urbano que aparece en dichos cuadros fuerza a reconsiderar el uso convencional del año 1800 como línea divisoria entre lo que a veces se llama urbanización premoderna y la verdaderamente moderna. Al diseñar mi estudio acepté sin crítica la validez

de esa convención, pero ahora me parece que la mitad del siglo XIX, podemos decir el principio de la era del ferrocarril, es un mejor candidato para el título de umbral de la era de la urbanización universal.

Hasta mediados del siglo XIX la urbanización generalizada está casi plenamente confinada a la Gran Bretaña y, de hecho, un amplio número de sociedades, como los Países Escandinavos, Bélgica-Holanda, Italia y Austria, registraron sólo progresos muy modestos, o ningún progreso, hasta después de 1850. Además, hasta esta fecha el crecimiento de la población urbana más rápido ocurrió en las ciudades menores, las que contaban entre 10.000 y 19.900 habitantes, lo cual sugiere que una amplia proporción del crecimiento urbano hasta 1850 fue un reflejo del crecimiento general de la población que se estaba registrando por entonces. Las ciudades crecían rápidamente porque la población de todos los tipos de asentamiento estaba aumentando con rapidez y esto provocaba que muchas ciudades pequeñas superasen el umbral de los 10.000 habitantes. Después de 1850, esta urbanización «ilusoria» desempeñó un papel mucho menor y el ritmo del crecimiento urbano en casi todos los países europeos fue tal que alteró de manera fundamental el lugar de las ciudades en el conjunto de las sociedades a las que pertenecían. Un indicador obvio de la nueva posición de las ciudades es que el crecimiento urbano empezó a establecer un límite permanente al crecimiento absoluto de la población rural. Esto ocurrió en Inglaterra en el decenio de 1860 y se había generalizado a todo el continente en vísperas de la Segunda Guerra Mundial.

4. LOS PERFILES DE LA URBANIZACIÓN EUROPEA, II

El problema de la «punta del iceberg»

La descripción estadística de la urbanización europea ofrecida hasta ahora depende de la información contenida en la base empírica formada por las 379 ciudades mayores del período 1500-1800, situada luego en un contexto más amplio mediante la recogida de información sobre las ciudades mayores antes de 1500 y después de 1800. Esas ciudades se llevaban la parte del león en ciertas importantes funciones urbanas, tales como la banca, el comercio a larga distancia, las actividades gubernamentales de mayor rango y las manifestaciones de la cultura superior, y concentraban en sus recintos y alrededores una gran parte de la población urbana total.

Esa base de datos es suficiente para muchos de los capítulos que integran el análisis urbano, pero no para todos. A lo largo de los siglos que cubre nuestro estudio eran incuestionablemente «urbanos» muchos asentamientos con bastante menos de 10.000 habitantes; de hecho, eran responsables primariamente de funciones urbanas tales como la comercialización y distribución de los productos agrícolas, los servicios educativos y religiosos, el transporte terrestre y muchos tipos de producción industrial. Es decir, las ciudades que son objeto directo de nuestro estudio cuantitativo funcionaban como partes integrantes de un sistema urbano más amplio. Además, por su abundancia esas ciudades menores deben de haber reunido una parte sustancial de la población urbana. Es poco probable que se pueda enunciar sin riesgos ninguna generalización acerca del ritmo del crecimiento urbano y del carácter de la urbanización en esos siglos sin intentar «profundizar» el estudio hasta revelar los perfiles de ese

CUADRO 4.1

Población total estimada de las 379 ciudades, 1500-1800

	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
Número de ciudades con al menos 10.000 habitantes	154	173	220	197	224	261	364
Población	3.441	4.416	5.933	6.184	7.465	8.933	12.218
Número de ciudades con menos de 10.000 habitantes	225	206	159	182	155	118	15
Población media supuesta (en millares)	5	5	6	7	7	7,5	8
Población	1.125	1.030	954	1.274	1.085	885	120
Población de las 379 ciudades	4.566	5.446	6.887	7.458	8.550	9.818	12.338
Porcentaje sobre la población total	7,4	7,8	8,8	10,0	10,5	10,4	10,1

amplio y aún desconocido mundo de ciudades con menos de 10.000 habitantes.

La importancia de este tema para calcular las tasas de urbanización demográfica se manifiesta claramente en el cuadro 4.1. Como el número de ciudades por encima del umbral de 10.000 se eleva de 154 en 1500 a 364 en 1800, el número de ciudades restantes cae de 225 a 15. Algunas de aquellas ciudades eran de nueva creación y o no existían o eran meros pueblos hasta algún punto entre 1500 y 1800, pero la mayoría de ellas eran simplemente ciudades de menos de 10.000 habitantes, a menudo poco por debajo del umbral que hemos establecido, y formaban un pequeño y decreciente subconjunto dentro de un mundo mucho más amplio de ciudades de dimensiones parecidas.

Si la población urbana europea fuera definida como la población de las 379 ciudades que se integran en nuestra base empírica, sin considerar el tamaño de cada una de ellas en cada momento particular, el curso del crecimiento de la población mostrado en el cuadro 4.1 se alteraría del siguiente modo: la población de las ciudades con 10.000 habitantes como mínimo creció en un 350 por 100 a lo largo de los tres siglos, pero las 379 ciudades crecieron sólo un

270 por 100. Del mismo modo, el porcentaje urbano definido como la parte de la población residente en ciudades con al menos 10.000 habitantes pasa de 5,6 en 1500 a 10,0 en 1800. La misma tasa referida a la población residente en las 379 ciudades muestra mucho menos movimiento, del 7,4 por 100 en 1500 al 10,1 por 100 en 1800. Finalmente, mientras que la aproximación primera producía un perfil de urbanización demográfica siempre creciente, esta otra muestra que el crecimiento se ha concentrado en el siglo posterior a 1550 con un profundo estancamiento en el siglo XVIII.

Conocer mejor el número y la dimensión de las ciudades de menos de 10.000 habitantes es de una importancia evidente para nuestro estudio. Sin embargo, como ya he explicado en el capítulo 2, una aproximación directa a esta tarea seguramente fracasaría. La inversión de tiempo y esfuerzos de investigación en fuentes produciría tan poco y dejaría la base de datos tan llena de lagunas que no podría extraerse ninguna conclusión firme. Para estimar el tamaño de las ciudades menores, propongo un sistema indirecto, que aun no permitiendo decir nada sobre ciudades *concretas*, augura unas estimaciones razonablemente correctas del número total y de la población global de tales ciudades *como grupo*.

El problema con que nos enfrentamos es el de producir inferencias acerca de una masa amplia y en general inobservada a partir de la pequeña parte de ella que ha podido ser observada, lo cual se parece bastante a la estimación de la parte sumergida de un iceberg a través de la observación de la punta que aflora. La clave para este tipo de ejercicio es conocer algo acerca de la estructura y de otras propiedades generales del fenómeno que se está observando.

Mi estrategia descansa en la regularidad a menudo observada y discutida con frecuencia que presenta la distribución de las ciudades cuando se las ordena por orden de dimensiones. Presentamos en el capítulo 6 un análisis extenso de las teorías acerca de las llamadas distribuciones rango-tamaño y del desarrollo histórico de esas distribuciones en la Europa urbana. Por ahora uso el concepto de la distribución rango-tamaño sólo en relación con el problema planteado en el párrafo precedente. En casi todos los territorios extensos las ciudades grandes son escasas y abundan, en cambio, las ciudades pequeñas. En todo caso, cuanto menor es el tamaño a que se refiere una clase mayor es el número de ciudades contenidas en dicha clase. Esta tendencia lógica en la distribución de las ciudades por tamaños

produce un perfil estadístico que tiende a coincidir con el que mostramos en la figura 4.1, donde las ciudades están representadas por puntos situados por orden de sus tamaños en un gráfico cuyas dos coordenadas están a escala logarítmica.[1]

Algunos investigadores sostienen que las ciudades de una sociedad grande y bien integrada no sólo presentarán este perfil general, sino que tenderán a conformar una versión específica de él en la cual la segunda gran ciudad tiene un volumen equivalente a la mitad de la mayor, la tercera cuenta con un tercio de la primera y así sucesiva-

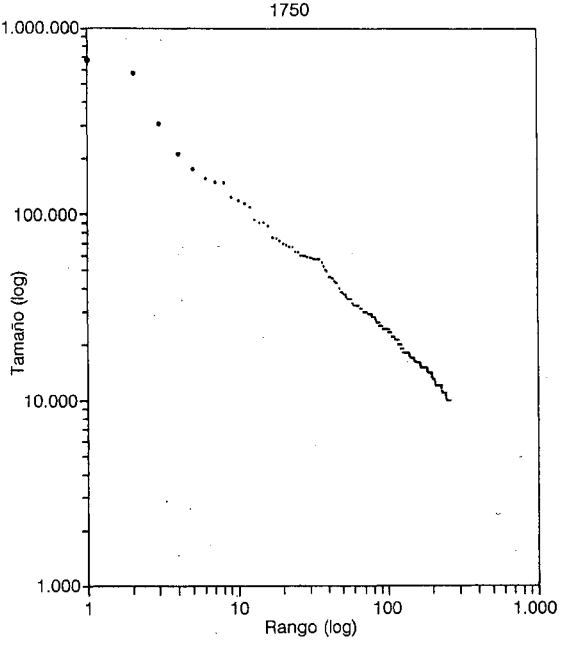


FIGURA 4.1

Ejemplo de distribución rango-tamaño: Europa en 1750

mente, de tal manera que la dimensión demográfica de una ciudad situada en un punto determinado de la lista tenderá a ser la que multiplicada por el número de rango que ocupa iguala a la de la ciudad principal.[2] Esta «regla del rango-tamaño», si es que realmente es una regla, resolvería nuestro problema, pues conociendo la dimensión de la ciudad mayor de Europa o de los países mayores de Europa se podría estimar el número y el tamaño de las ciudades menores hasta el tamaño mínimo deseado.

No es preciso decir que las cosas no son tan simples. La base empírica sobre las ciudades que hemos formado para 1500-1800 es suficientemente extensa como para demostrar, como haremos en el capítulo 6, que las jerarquías urbanas de Europa no se conforman con las previsiones de la regla del rango-tamaño, pero la proposición general de que existen unas distribuciones de ciudades estructuradas por tamaños no es incongruente con lo que puede observarse acerca de las ciudades de nuestro repertorio. El problema es cómo puede ser descrita con mayor exactitud dicha estructura.

En vez de confiar en una «regla», propongo que la pendiente de la distribución rango-tamaño sea determinada empíricamente para series largas de ciudades en cada etapa de las que estudiamos (la dimensión es importante porque cuanto menor es el territorio examinado menos probable es que la distribución sea regular). Si esta pendiente es estimada, usando el método de los mínimos cuadrados, para las ciudades por encima del umbral de 10.000 habitantes, el número de las ciudades menores puede ser objeto de *predicción* extendiendo la curva por debajo del umbral, en el campo no sujeto a observación directa.

Al usar esta técnica para estimar el número de pequeñas ciudades es aconsejable excluir del cálculo de la línea de regresión a las ciudades muy grandes, puesto que la inclusión de unas pocas ciudades de tamaño anómalo puede distorsionar mucho la pendiente de la distribución general, de tal manera que sólo contribuyen a reducir la funcionalidad del método de cara al objetivo indicado.[3] Siguiendo estos procedimientos puede establecerse empíricamente una relación entre rango y tamaño que probablemente se aplicará al ámbito de la distribución rango-tamaño que incluye a las ciudades que se sitúan por debajo del umbral marcado en nuestra base empírica.

La figura 4.2 puede servir para ilustrar el método que acabamos de describir. Los puntos representan todas las ciudades de 10.000 o

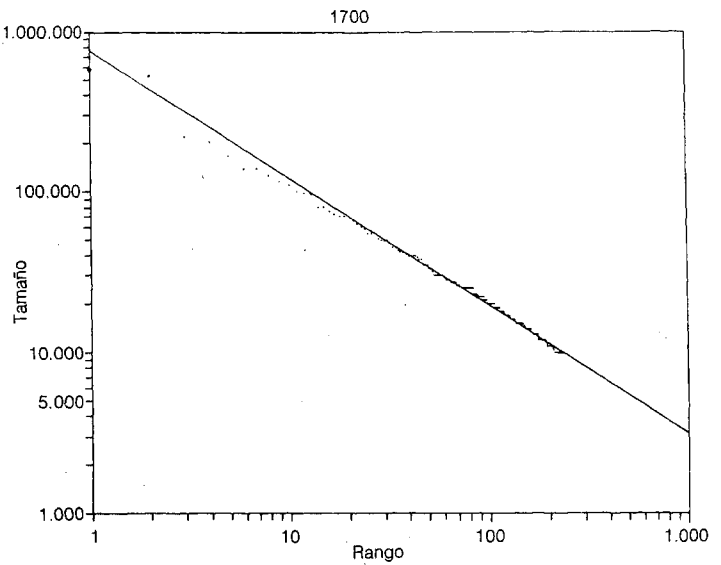


FIGURA 4.2

Distribución rango-tamaño de Europa en 1700

más habitantes del año 1700 ordenadas por tamaños en un gráfico logarítmico. La línea de regresión calculada por el método de los mínimos cuadrados se ha fijado sobre la base de todas esas observaciones, *exceptuando* las veinte ciudades mayores. El alto coeficiente de determinación (R^2) nos asegura que los coeficientes de la ecuación de regresión funcionan para «explicar» la relación entre rango y tamaño entre las ciudades que ocupan los números de rango 21 a 223. En la ecuación de regresión $y = a + bx$, donde y es la población de la ciudad y x su rango, el coeficiente que nos interesa es b, la pendiente de la línea de regresión que relaciona el rango con el tamaño y que puede ser usado para predecir el tamaño de las ciudades por debajo de la ciudad número 223 o para predecir el rango de

las ciudades en niveles concretos de población por debajo de 10.000 habitantes.

Este mismo procedimiento fue utilizado para el conjunto de Europa en cada uno de los intervalos de cincuenta años desde 1500 a 1800 y para la Europa septentrional y la Europa mediterránea separadamente, en cuyos casos las ciudades excluidas fueron las nueve y las once más grandes, respectivamente.[4]

La justificación teórica de este método y de su ejecución técnica debe haber quedado ya clara, pero resta un problema práctico. ¿Hasta dónde puede y debe ser prolongada la línea de regresión desde el ámbito conocido al interior del desconocido? Para responder la pregunta, hay que tener en cuenta dos factores. El primero consiste en considerar de nuevo ese incordio de los estudios urbanos, la definición de ciudad: ¿cuándo un asentamiento es demasiado pequeño como para desarrollar muchas funciones urbanas? En mi disquisición sobre el tema en el capítulo 2 establecí que la base para distinguir los lugares urbanos de los rurales debía formarse con cuatro indicadores cuantitativos distintos. Mientras el umbral cuantitativo fijado para *uno* de esos indicadores, la población, sea fijado a un nivel tan elevado como 10.000 habitantes, ni siquiera hav que considerar los otros tres criterios, pues en esa dimensión es totalmente improbable que un asentamiento de la Edad Moderna europea no se clasifique también a partir de los otros indicadores. A medida que uno baja a niveles de población inferiores crece la probabilidad de que un lugar no se clasifique como urbano por su estructura ocupacional o por la densidad de su edificación. Muchos asentamientos urbanos tenían entonces menos de 2.000 habitantes, pero muchos pueblos también alcanzaban esa cifra. Como el único criterio sistemáticamente disponible en nuestro caso es el volumen de población, la prudencia es aconsejable. No ampliando la investigación por debajo del nivel de los 5.000 habitantes, pocos asentamientos rurales serán incluidos erróneamente, aunque queden arbitrariamente al margen muchos lugares urbanos pequeños. En la Europa septentrional puede asumirse el riesgo de prolongar más la investigación, digamos hasta el nivel de los 2.000 habitantes, pero eso sería excesivamente arriesgado en la Europa mediterránea, donde muchas «agrociudades» de la Italia meridional y de Andalucía serían incluidas erróneamente. Por ello, nuestro análisis de la urbanización europea se extenderá por lo general sólo hasta los núcleos de 5.000 habitantes.

El segundo factor se refiere a cuál es el ámbito que puede cubrir la ecuación de regresión de la distribución rango-tamaño con cierta probabilidad de estar proporcionando unas estimaciones válidas. Puede asegurarse que todo el mundo estará de acuerdo en que la relación rango-tamaño basada en ciudades de 60.000 a 10.000 habitantes puede predecir el número de ciudades de 8.000, pero hasta dónde se sostiene esa misma relación: ¿hasta 5.000?, ¿hasta 3.000?, ¿hasta 2.000? Y si no es posible predicarla a estos niveles, ¿cómo debería cambiar la curva de regresión en este ámbito de la distribución?

El conocimiento directo

Para responder a esas preguntas y asegurar que la técnica propuesta para producir estimaciones indirectas merece confianza, es necesario poseer algún tipo de conocimiento directo y por ello las páginas que siguen están consagradas a reunir y analizar los datos disponibles sobre el conjunto de las ciudades menores de Europa.

Las distribuciones rango-tamaño para grandes sistemas urbanos de finales del siglo XIX y para el XX pueden ayudar siempre que tengamos presente la diferente escala de los asentamientos urbanos que reflejan. Es decir, las pequeñas ciudades de una Europa de 400 millones de personas han de ser mucho más grandes que en una Europa de 100 millones. Las distribuciones para Holanda en 1849 y en 1970 (figura 4.3) ilustran perfectamente este punto. En 1849 aparece con claridad una distribución rango-tamaño regular hasta aproximadamente la dimensión de 3.000 habitantes; por debajo de este punto, la línea de regresión se curva en una pendiente casi vertical, indicando que el número de ciudades menores de 3.000 habitantes es menor de lo que cabría esperar según la relación rango-tamaño observable a los niveles superiores. A ese punto se le llama a veces la «pierna» de la distribución rango-tamaño. En 1970 toda la distribución adopta una forma más curvada y el punto por debajo del cual la dimensión de las ciudades se precipita rápidamente al aumentar el número del rango es mucho más elevado que en 1849 y se sitúa alrededor de los 25.000 habitantes.

En general, las distribuciones rango-tamaño modernas no son regulares de un extremo a otro sino que se curvan hacia abajo, for-

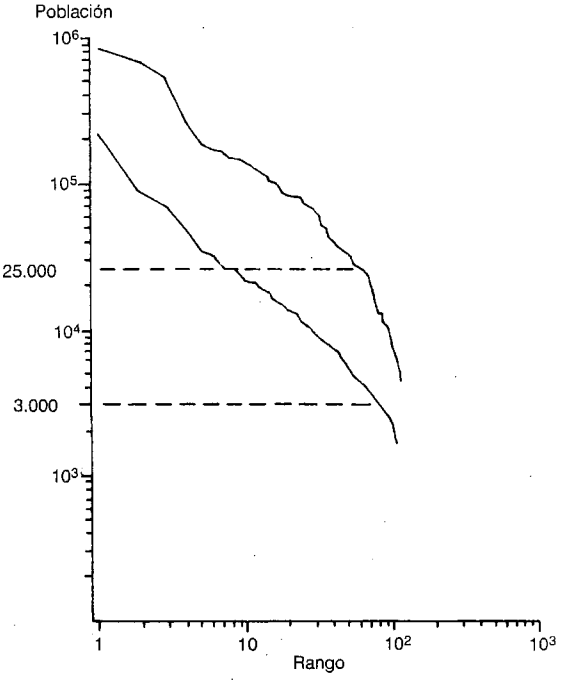


FIGURA 4.3

Distribuciones rango-tamaño de Holanda, 1849 y 1970

FUENTE: C. Deurloo y G. A. Hoekveld, «The population growth of the urban municipalities in the Netherlands between 1849 and 1970, with particular reference to the period 1899-1930», en H. Schmal, ed., *Patterns of European Urbanization since 1500*, Londres, 1981, p. 257, fig. 9.1.

man una «pierna», en algún punto. A veces, los teóricos de las distribuciones rango-tamaño toman esto como una indicación de la «demarcación entre asentamientos urbanos y rurales». Es decir, se piensa que la misma distribución proporciona una definición «inter-

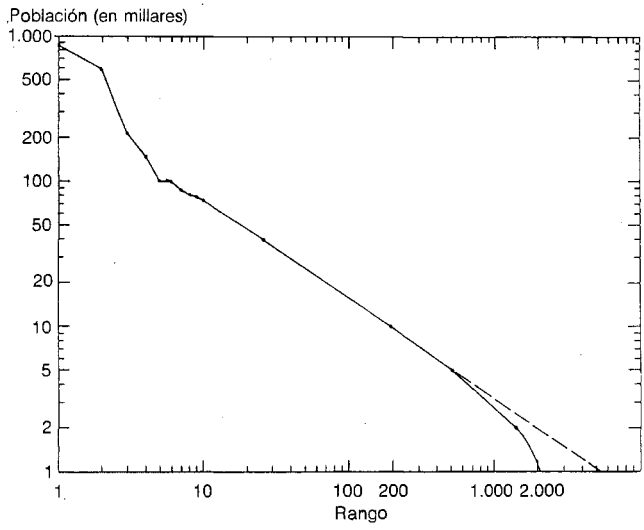


FIGURA 4.4

Distribución rango-tamaño de ciudades en algunos territorios de la Europa no mediterránea, c. *1800*

na» del umbral urbano.[5] Como es natural, siempre es posible que este fenómeno del extremo inferior no exprese un cambio en el carácter de los asentamientos, sino simplemente la existencia de ciudades muy pequeñas en ciertas regiones con baja densidad de población o con una estructura económica atípica. Para nuestro objetivo basta con notar que este fenómeno del extremo inferior existe con frecuencia y que el umbral en el que se inicia no es constante.

¿Ocurría el mismo fenómeno antes de mediados del siglo XIX?; y en caso de que ocurriese, ¿dónde estaba ese umbral? Podemos esperar responder estas preguntas usando materiales censales de fechas próximas a 1800 que tenemos para muchas partes de Europa. La mayor agregación de datos de fiabilidad tolerable que he podido recopilar cubre los Países Escandinavos, Inglaterra y Gales, Holanda,

CUADRO 4.2

Número de ciudades por categoría dimensional en algunos territorios de la Europa no mediterránea, hacia 1800

Categoría dimensional	Número de ciudades	Población total en millones
10.000 y más	186	6.04
5.000 - 9.999	310	2,10
2.000 - 4.999	894	2,70
Menos de 2.000	*c.* 1.300	1,50
Total	*c.* 2.700	12,34

La población total de esos territorios era de 58.100.000 personas. Luego, el porcentajee urbano era:

ciudades de 10.000 y más: 10,4 por 100
ciudades de 2.000 y más: 18,7 por 100
conjunto de ciudades: 21,2 por 100

Los territorios incluidos son: Escandinavia, Inglaterra y Gales, Holanda, Prusia, Sajonia, la «orilla izquierda» del Rin, Francia y Bohemia.

Prusia, Sajonia, la orilla izquierda del Rin, Francia y Bohemia. El cuadro 4.2 sintetiza el número y la dimensión de las ciudades de estos territorios hacia 1800 y la figura 4.4 presenta su distribución rango-tamaño.

En esta muestra, la distribución rango-tamaño de las ciudades de la Europa septentrional mayores de 10.000 habitantes resulta adecuada para predecir el número de las ciudades menores hasta el nivel de 5.000; por debajo de esta magnitud, los casos observados son ya sistemáticamente menos que los previstos. La ecuación rango-tamaño sobreestima el número de ciudades de 2.000 o más habitantes en un 37 por 100 y por debajo de los 2.000 la distribución cae todavía de manera más abrupta.

Una parte de esta divergencia observada refleja probablemente diferencias entre los países por lo que respecta a la identificación de los lugares con carácter urbano. Tal vez se puede tomar esto como una indicación de que los europeos de aquel tiempo estaban de acuer-

CUADRO 4.3

Distribución de la población urbana por categorías de ciudades, hacia 1800 (ciudades de 5.000 y más habitantes)

	Alemania, 1792		Francia, 1806	
	N.º	Porcentaje del total	N.º	Porcentaje del total
1 Ciudades de 10.000 y más	60	6,5	83	9,1
2 Ciudades de 5.000-9.999	116	2,9	144	3,4
3 Población de las ciudades de 2 como porcentaje de 1		45		37

	Suiza, 1800		Holanda, 1795		Inglaterra y Gales, 1801	
	N.º	Porcentaje del total	N.º	Porcentaje del total	N.º	Porcentaje del total
1	4	3,7	19	28,8	44	20,3
2	6	2,3	18	6,2	60	4,7
3		62		22		23

	Escandinavia, 1800		Bélgica, 1792	
	N.º	Porcentaje del total	N.º	Porcentaje del total
1	6	4,6	20	18,9
2	8	1,3	26	8,2
3		28		43

FUENTES: Franke (1922); Le Mée (1971); Bickel (1947); Van der Woude (1980), 139; Robson (1973); Blom (1977).

do en que los lugares de 5.000 habitantes eran indiscutiblemente urbanos pero no pensaban que los asentamientos de 2.000-4.000 habitantes funcionasen invariablemente como ciudades. En todo caso, en esa época la posición de las pequeñas ciudades en la jerarquía urbana completa podía variar considerablemente de una región a otra. El cuadro 4.3 presenta una síntesis de los datos sobre todas las ciudades de 10.000 y más habitantes y de 5.000-10.000 en algunos países

en torno a 1800 y a través de su línea 3 se puede apreciar inmediatamente que las ciudades pequeñas tenían poco peso en algunos países mientras que en otros eran suficientemente numerosas como para comprender una amplia proporción de la población urbana total.

A medida que nos internamos más en el nebuloso mundo de las pequeñas ciudades, mercados locales y pueblos grandes los datos que poseemos pierden fiabilidad. El cuadro 4.4 presenta el material disponible y nos revela diferencias notables en la posición de las pequeñas ciudades en la jerarquía urbana total de los varios Estados y territorios. En Holanda e Inglaterra las ciudades de 2.000-5.000 habitantes no eran mucho más numerosas que las ciudades mayores y la suma de las poblaciones de las ciudades de 2.000-9.900 era poco más que la mitad de la población residente en las ciudades de 10.000 o más habitantes. En Francia, las ciudades de 3.000-9.900 habitantes eran cuatro veces más numerosas que las ciudades mayores, y cuando se añade la clase de 2.000-3.000, que tiene un carácter urbano dudoso en muchos casos, resulta que vivían tantos franceses en las ciudades menores de 10.000 habitantes como en las ciudades mayores. En Alemania, las ciudades pequeñas realmente albergaban bastante más gente que las mayores, mientras que en las tierras escandinavas las ciudades *por debajo de* 2.000 pesaban decisivamente en la escala urbana. Aunque los datos para Austria y Checoslovaquia se refieren a 1851, son reproducidos para indicar que incluso en fecha tan tardía la población urbana de las regiones más agrarias de la Europa central aún residía mayoritariamente en los centenares de pequeñísimas ciudades diseminadas por aquellos paisajes.

¿Cómo había cambiado la posición de las pequeñas ciudades a lo largo de los tres siglos anteriorse a 1800? ¿Estuvieron siempre en la misma relación con respecto a las ciudades mayores? La información histórica apta para responder a estas preguntas no es abundante, pero vale la pena recogerla y estudiarla con cierta atención, pues la plausibilidad de los resultados de las estimaciones indirectas dependerá de lo que hallemos en esa escasa información directa.

El detallado estudio de John Patten sobre los lugares urbanos de East Anglia, es decir los condados ingleses de Norfolk y Suffolk, es un buen comienzo.[6] Patten identifica, para 1520, 49 asentamientos urbanos, ninguno de los cuales alcanzaba los 10.000 habitantes, puesto que la mayor ciudad, Norwich, no contaba más de unos 8.000, cinco localidades se situaban dentro de la categoría de 2.000-5.000

CUADRO 4.4

Distribución de la población urbana por categorías de ciudades, hacia 1800 (ciudades de todos los tamaños)

		Prusia, 1801		Austria-Checoslovaquia, 1851	
		N.º	Porcentaje del total	N.º	Porcentaje del total
1	Ciudades de 10.000 y más	18	7,8	16	8,2
2	Ciudades de 5.000 - 9.999	37	4,2		
3	Ciudades de 3.000 - 4.999	75	4,9	240	9,0
4	Ciudades de 2.000 - 2.999	122	4,7		
5	Ciudades de menos de 2.000	722	?		
6	Ciudades de 2 - 5 como porcentaje de 1		177		110

	Francia, 1806		Inglaterra y Gales, 1801		Escandinavia, 1800	
	N.º	Porcentaje del total	N.º	Porcentaje del total	N.º	Porcentaje del total
1	83	8,8	44	20,3	6	4,6
2	144	3,5	60	4,7	8	1,3
3	185	2,5	150 *	6,7 *	29	2,3
4	315	2,6				
5					165	*c.* 2,5
6		98		54 *		78

	Holanda, 1795		Alemania, orilla izquierda del Rin, 1806	
	N.º	Porcentaje del total	N.º	Porcentaje del total
1	19	28,8	4	6,6
2	18	6,2	11	4,5
3	34	4,4	25	5,0
4				
5	28	1,3		
6		37		144

* Ciudades de 2.500-4.900.

FUENTES: Véase la nota 14; también *Mittheilungen* (1852); Krug (1804).

y los restantes núcleos eran más pequeños. En 1603 Norwich casi había doblado su población y otras nueve ciudades habían sobrepasado el nivel de los 2.000. En 1670 Great Yarmouth se unía a Norwich en la categoría de ciudades con más de 10.000 habitantes y en 1801 se incorporaban al grupo de cabeza Ipswich y King's Lynn. Si fijamos nuestra mirada en esas ciudades mayores y observamos que la proporción de población residente en ellas crece de 0 en 1520 hasta más de un 15 por 100 en 1800, con toda seguridad estamos adquiriendo una imagen distorsionada del crecimiento urbano en East Anglia, pues si incluimos en la medición todos los núcleos de 2.000 y más habitantes, la proporción urbana no llega a doblarse en esos casi tres siglos y si añadimos los mercados locales resulta que el crecimiento de la población urbana en East Anglia ofrece la imagen de un progreso irregular de un 25 por 100 a un 30 por 100.

Debe tenerse en cuenta que la población total de esa región pasó a lo largo de los tres siglos de 200.000 a 500.000 habitantes. En consecuencia, el tamaño medio de las ciudades de East Anglia aumentó mucho, pero no hubo incremento del número de ciudades. El crecimiento urbano tomó principalmente la forma de una redistribución de la población entre las ciudades y sólo de manera secundaria implicó un incremento en el porcentaje de la población residente en el conjunto de las ciudades.

El territorio mucho mayor del Electorado de Sajonia muestra un perfil semejante. El estudio de Karlheinz Blaschke nos permite reconstruir el número de ciudades y la distribución de la población urbana en tres fechas: 1550, 1750 y 1843.[7] Como en East Anglia, el número de asentamientos urbanos permaneció prácticamente inalterado (151 en 1550 y 148 en 1843), el porcentaje de la población total residente en ciudades de 10.000 o más habitantes pasó de 0 en 1550 a más del 10 por 100 en 1750 a consecuencia del crecimiento de Leipzig y Dresde y también la proporción de población residente en las 150 ciudades creció mucho menos acusadamente, hasta el punto de que decreció en el siglo posterior a 1750.

Las noticias históricas sobre Dinamarca no permiten remontar más allá de mediados del siglo XVII.[8] En ese momento sólo Copenhague sobrepasaba el umbral de 10.000 y las restantes localidades urbanas, en número de 69 para 1672, contaban sin excepción con menos de 2.000 habitantes. En Dinamarca el número de fundaciones urbanas continuó creciendo moderadamente a lo largo del siglo XVII,

CUADRO 4.5

Ciudades de East Anglia por categorías dimensionales, 1520-1801

Categoría dimensional	Número de ciudades 1520	1603	1670	1801
10.000 y más	0	1	2	4
5.000 - 9.999	1	4	5	5
2.000 - 4.999	5	5	8	11
Menos de 2.000	43	40	34	29
Umbrales	**Población urbana como porcentaje sobre la población total**			
10.000 y más	0	6	10	15
5.000 y más	4	14	17	16
2.000 y más	12	16	20	21
Todas las localidades urbanas	*c.* 25	26	32	*c.* 30

FUENTE: Patten (1978), 251; Censo de 1801.

pues apareció una decena de ciudades nuevas, pero el crecimiento de la población urbana se estabilizó completamente hasta 1769 en la capital. Posteriormente, en particular durante la primera mitad del siglo XIX, el modelo se invirtió y la posición relativa de Copenhague declinó efectivamente al tiempo que un puñado de las ciudades que formaban el complemento invariable del tejido urbano del país pasaban a la clase de 2.000-9.900. Mientras que la población urbana danesa se mantuvo estable como porcentaje (un 19,8 por 100 en 1769 y un 20,8 por 100 en 1845), las ciudades de 2.000-9.900 habitantes doblaron con creces su participación en la población total, desde el 3,3 por 100 al 7,1 por 100. Pasada la mitad del siglo XIX Copenhague renovó su rápido crecimiento metropolitano pero acompañado ya por el aumento de algunos centros regionales.

La República de Holanda experimentó una tasa de crecimiento urbano fenomenal en el siglo que siguió a 1550,[9] como se desprende de la duplicación amplia del porcentaje de la población residente en ciudades de al menos 10.000 habitantes al mismo tiempo que la

CUADRO 4.6

Ciudades del Electorado de Sajonia por categorías dimensionales, 1300-1843 (población expresada en millares)

Categoría dimensional	1300 Número	1300 Población	1550 Número	1550 Población	1750 Número	1750 Población	1834-1843 * Número	1834-1843 * Población	
10.000 y más	0		0		4	108,5	5	154,1	
5.000 - 9.999	2	10,0	8	55,0	6	42,7	16	104,1	
2.000 - 4.999	7	16,5	10	29,4	39	107,0	56	176,3	
Menos de 2.000	94	50,9	133	87,0	101	113,8	71	93,6	193,6
Población urbana total	103	77,4	151	171,4	150	372,0	148	528,1	628,1
Población total		395,2		556,7		1.020,0		1.595,7	1.857,0

Umbrales	Población urbana como porcentaje sobre la población total				
10.000 y más	0	0	10,6	9,7	8,3
5.000 y más	2,5	9,9	14,8	16,2	13,9
2.000 y más	6,7	15,2	25,3	27,2	23,4
Todas las localidades urbanas	19,5	30,8	36,5	33,1	33,8

* Blaschke calcula la población urbana total para 1843 en 628.100 personas. Su cuadro 10, que proporciona datos para cada ciudad, da un total con 100.000 personas menos. Esta discrepancia resulta, aparentemente, de su uso de los datos de 1834 para las ciudades concretas y los de 1843 para los totales globales, pero no queda claro cómo puede ser resuelta la discrepancia. En consecuencia, pongo dos columnas. La segunda es el cálculo de Blaschke para 1843 y la primera es la revisión que propongo, basada en los datos del cuadro 10 de Blaschke y en el censo de 1834, tal como lo traslada Adna F. Weber (1899), 9.

FUENTE: Blaschke (1967), 70, 78, 91, 98, 138-141.

población total doblaba. Pero la dotación de centros urbanos de la que surgían las ciudades en crecimiento se mantuvo estable en esencia, de tal manera que el complemento de ciudades menores decayó necesariamente. La población de las ciudades con 2.500-10.000 habitantes, que equivalía al 90 por 100 de la población de las ciudades mayores a principios del siglo XVI, no representaba más de un tercio en 1800. Como en los ejemplos anteriores, el crecimiento urbano global fue muchísimo menos espectacular que el crecimiento de las ciudades mayores.

Las tendencias generales del crecimiento urbano en Inglaterra y Gales pueden ser esbozadas a partir de las síntesis y estimaciones de Patten, Law, Corfield y Clark y Slack.[10] El número de ciudades de 2.500 o más habitantes creció fuertemente, de 35 en 1600 a 130 en 1750 y 521 en 1851, pero procedían en una gran parte del universo de mercados locales y burgos que sus historiadores Allan Everett y C. W. Chalkin estiman que eran aproximadamente 700 en el siglo XVI y bastantes menos, unos 600, alrededor de 1700.[11] Las poblaciones de esos pequeños centros no pueden ser estimadas y, en todo caso, su carácter urbano es dudoso en muchos casos, pero es notable que el crecimiento urbano de esta sociedad, la de más rápida urbanización entre las europeas, hiciera uso de una generosa dotación de nodos con larga tradición. Aquí también nuestra comprensión del nivel y del ritmo de la urbanización se ve sensiblemente afectada por el nivel al que nos sumergimos en ese universo.

Por lo que respecta a Francia, es posible explorar el perfil del crecimiento de las pequeñas ciudades sólo después de mediado el siglo XVIII. En Inglaterra y Sajonia fue en las décadas posteriores a 1750 cuando el crecimiento urbano se estancó principalmente en las pequeñas ciudades y lo mismo parece ser cierto en Francia. Entre el decenio de 1750 y 1836 la población de las ciudades de al menos 10.000 habitantes dobló y elevó su participación en la población total desde el 9,3 por 100 al 11,2 por 100, no sin haber caído por debajo del 9 por 100 en la época napoleónica. El conjunto de las ciudades menores, por otra parte, creció en número y en población mucho más rápidamente: las ciudades de 5.000-9.900 aumentaron de poco más de 100 en 1750 a 273 en 1836, pasaron de representar un 3,6 por 100 de la población total a un 5,7 por 100 y de reunir sólo el equivalente a un tercio de la población de las ciudades mayores a contar con el equivalente a la mitad. Posteriormente, las ciu-

CUADRO 4.7

Ciudades de Dinamarca por categorías dimensionales, 1672-1845
(población expresada en millares)

Categoría dimensional	1672 Número	1672 Población	1769 Número	1769 Población	1801 Número	1801 Población	1845 Número	1845 Población
10.000 y más	1	41,5	1	80,0	1	101,0	1	127
5.000 - 9.999	0		2	10,4	9	35,3	5	35
2.000 - 4.999	0		7	16			9	62
Todas las ciudades de menos de 10.000	69	71,2	70	78,7	70	91,8	67	155
Total	70	113,7	71	158,7	71	192,8	68	282
Población total	(1.642)	600		800		929		1.357
Umbrales	Población urbana como porcentaje sobre la población total							
10.000 y más		*c.* 7,0		10,0		10,9		9,4
2.000 y más		*c.* 7,0		13,3		14,7		16,5
Todas las ciudades		*c.* 19,0		19,8		20,8		20,8

FUENTE: Véase nota 8.

CUADRO 4.8

Ciudades de Holanda por categorías dimensionales, 1500-1859

Categoría dimensional	*c.* 1500 Número	*c.* 1500 Porcentaje del total	*c.* 1675 Número	*c.* 1675 Porcentaje del total	*c.* 1750 Número	*c.* 1750 Porcentaje del total	1795 Número	1795 Porcentaje del total	1859 Número	1859 Porcentaje del total
10.000 y más	11	15,8	19	33,6	18	30,5	19	28,8	29	28,8
2.500 - 9.999	27	14,2	46	11,8	43	10,7	43	9,1	68	10,2
Menos de 2.500	*c.* 52	5,6	*c.* 30	1,8	?	?	37	2,8	20	1,3
Total	*c.* 90	35,6	*c.* 95	47,2	—	—	99	40,7	117	40,3

FUENTE: Véase nota 9 y Deurloo *et alii* (1981), 47, 97-98.

CUADRO 4.9

Ciudades de Inglaterra y Gales por categorías dimensionales, 1520-1851 (población expresada en millares)

	1520			1600			1700			1750			1801			1851		
	Número	Población	Porcentaje del total	Número	Población	Porcentaje del total	Número	Población	Porcentaje del total	Número	Población	Porcentaje del total	Número	Población	Porcentaje del total	Número	Población	Porcentaje del total
Londres	1	55	1,9	1	200	4,5	1	575	10,6	1	675	11,1	1	865	9,4	1	2.685	15,0
Otras ciudades																		
10.000 y más	4	40	1,4	5	55	1,3	10	143	2,6	20	346	5,7	43	1.005	10,9	151	4.625	25,8
5.000 - 9.999	5	30	1,1	14	85	1,9	22	145	2,7	30	210	3,4	60	420	4,6	135	945	5,3
2.500 - 4.999	?			15	45	1,0	37	120	2,2	79	245	4,0	150	480	5,2	234	750	4,2
Población urbana																		
5.000 y más	10	125	4,4	20	340	7,7	33	863	16,0	51	1.231	20,2	104	2.290	24,9	287	8.522	46,1
2.500 y más	—			35	385	8,8	70	983	18,2	130	1.476	24,2	254	2.770	30,1	521	9.005	50,3
Población total		2.850			4.400			5.400			6.100			9.200			17.900	

FUENTE: Véase la nota 10.

CUADRO 4.10

Ciudades de Francia por categorías dimensionales, 1750-1851 (población expresada en millones)

Categoría dimensional	*c.* 1750 N.º	Población	Porcentaje del total	1806 N.º	Población	Porcentaje del total	1836 N.º	Población	Porcentaje del total	1851 N.º	Población	Porcentaje del total
20.000 y más	31	1,63	7,8	33	1,80	6,4	43	2,66	8,1	63	3,80	10,9
10.000 - 19.999	23	0,32	1,5	50	0,65	2,3	73	1,02	3,1	102	1,40	4,0
5.000 - 9.999	106	0,75	3,6	144	0,98	3,5	273	1,86	5,7	291	2,00	5,7
Todas las ciudades de 5.000 y más	170	2,70	12,9	227	3,43	12,2	389	5,54	16,9	456	7,20	20,6
3.000-4.999	124	0,40	1,9	185	0,70	2,5	(143)			(146)		
Todas las ciudades de 3.000 y más	294	3,10	14,8	412	4,13	14,7	532			602		

FUENTES: 1750: base empírica (apéndices 1-3); Rozman (1976), 230; Dupâquier (1979), *passim*. Los cálculos de Dupâquier muestran que en toda la cuenca de París un 20,4 por 100 de la población vivía en ciudades de 2.000 o más habitantes. En 1806, vivía en ellas un 21,0 por 100. 1806: Le Mée (1971), 455-510. 1836 y 1851: Weber (1899), 76.

dades mayores reemprendieron su crecimiento a un ritmo más rápido que las menores, como se desprende de los datos de 1851.

La información disponible para el número y dimensión de las ciudades pequeñas en el período 1500-1800 no es exhaustiva ni exenta de errores, pero nos permite esbozar respuestas a las preguntas planteadas antes acerca del ámbito al que pueden ser aplicadas las distribuciones rango-tamaño halladas para las ciudades de más de 10.000 habitantes y acerca de la naturaleza de las relaciones entre el crecimiento de grandes y pequeñas ciudades. En relación con la primera cuestión, hemos visto que las estimaciones sobre el número de ciudades con 5.000-10.000 habitantes basadas en las ecuaciones de regresión probablemente son fidedignas, mientras que por debajo del umbral de los 5.000 parece que la curva de regresión sobreestima el número de ciudades; el número verdadero de ciudades de al menos 2.000 habitantes en la Europa septentrional era, en torno al año 1800, sólo el 73 por 100 de lo previsto por aquel procedimiento matemático y, puesto que el error está totalmente concentrado en la categoría de 2.000-5.000, eso implica un 58 por 100 de sobreestimación del número de ciudades en esta categoría particular. Por lo que respecta al segundo problema, hemos visto que la importancia relativa de las ciudades con menos de 10.000 habitantes no se mantuvo estable ni la dirección del cambio fue siempre la misma: hasta mediados o finales del siglo XVIII disminuyó, a menudo sustancialmente, para rehacerse en muchos países hasta alguna fecha situada en la primera mitad del XIX.

La estimación indirecta de las ciudades con menos de 10.000 habitantes

Ya es tiempo de volver al procedimiento de estimación indirecta presentado anteriormente en este capítulo. ¿Puede producir estimaciones del número de ciudades con menos de 10.000 habitantes que puedan ser creíbles a juzgar por los datos directos que acabamos de revisar? El cuadro 4.11 manifiesta los resultados del procedimiento de estimación para las regiones septentrionales, para los países mediterráneos y para el conjunto de Europa.

Sería estúpido pretender que esas estimaciones son precisas al detalle. Su utilidad radica en el perfil general que emerge de ellas y

CUADRO 4.11

Número estimado y población de las ciudades de 5.000-9.999 habitantes, 1500-1800 (población expresada en millares)

	Europa septentrional		Europa mediterránea		Europa *		Total Número de ciudades de 5.000 y más
Año	Número	Población estimada	Número	Población estimada	Número	Población estimada	
1500	255	1.734	108	734	363	2.468	517
1550	213 **	1.700	111	755	(361)	2.455	534
1600	250	1.700	116	789	366	2.489	586
1650	237	1.612	104	707	341	2.319	538
1700	219	1.489	112	762	331	2.251	555
1750	275	1.870	132	898	407	2.768	668
1800	410	2.788	134	911	544	3.699	908

* Las estimaciones para el conjunto de Europa son la suma de las estimaciones para las dos regiones. Las estimaciones directas basadas en las ecuaciones de regresión de la distribución rango-tamaño europea varían de estas cifras sólo en detalles. ** La línea de regresión de 1550 cruza las de 1500 y 1600 y produce, por tanto, un número estimado de ciudades improbablemente pequeño. En otros cálculos el número de ciudades de 5.000-9.999 habitantes en Europa septentrional es elevado a 250.

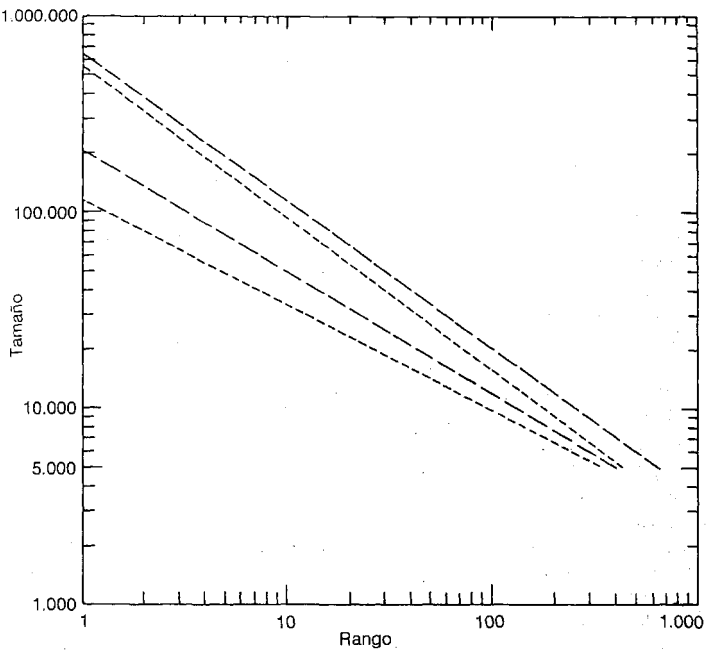


FIGURA 4.5

Distribuciones rango-tamaño de la Europa septentrional para 1500, 1600, 1750 y 1800

en la coherencia entre ese perfil y los diversos datos disponibles acerca de la jerarquía urbana de la Europa preindustrial. Las estimaciones muestran que las ciudades de la categoría de 5.000-9.900 eran mucho más numerosas que todas las ciudades de 10.000 o más en cualquier período y tanto en la Europa septentrional como en la mediterránea. Tal tipo de ciudades incrementó su número moderadamente durante el siglo XVI para decaer después y no recuperar un crecimiento sostenido hasta después de 1700.

Según estas estimaciones, Europa contaba con poco más de 500

ciudades de al menos 5.000 habitantes en 1500 y no muchas más en 1700. Sólo en el siglo XVIII, y en especial después de 1750, ese número crece rápidamente hasta alcanzar aproximadamente las 900 en 1800. Este perfil refleja que las distribuciones rango-tamaño para 1500-1750, cuando son extendidas por su extremo inferior por debajo del umbral de 10.000 habitantes, tienden a converger en un punto común de origen (véase la figura 4.5), lo que es otra manera de decir que el número total de ciudades en esos años es a grandes rasgos constante, y eso es, a su vez, completamente coherente con nuestro conocimiento acerca de la cronología de fundaciones urbanas en Europa.

La Alta Edad Media dotó a la mayor parte de Europa de un fondo de asentamientos urbanos y mercados locales que se alteró poco hasta el inicio del sistema fabril de producción. Es verdad que los Estados monárquicos de los siglos XVI y XVII fundaron algunas ciudades nuevas, pero aunque algunas de ellas se convirtieron en lugares importantes, su número fue insuficiente para producir un impacto a nivel de los totales europeos. También es cierto que en áreas como el norte de Gran Bretaña, Irlanda, Escandinavia y la Europa oriental el proceso de fundación de ciudades no había terminado todavía en 1500 y que en esas zonas el stock de ciudades continuó creciendo a lo largo del siglo XVII. El número de nuevas ciudades suecas pasó de 53 en 1580 a 85 en 1680, Noruega añadió 27 localidades urbanas en los tres siglos posteriores a 1500 y Finlandia, que sólo tenía siete fundaciones urbanas medievales, aportó 23 más; pero en su mayor parte esos asentamientos eran y se mantuvieron minúsculos. El censo sueco de 1800 muestra que de las 32 «nuevas ciudades» fundadas entre 1580 y 1680, 15 se mantenían por debajo de los 1.000 habitantes, 10 contenían 1.000-2.000 y las dos mayores no excedían los 3.200.[12]

Podemos imaginar la Europa urbana de la Edad Moderna como formada por nodos mercantiles y administrativos de 3.000-4.000 personas establecidos mayoritariamente en la Edad Media. Estos asentamientos urbanos casi agotaban el repertorio de localizaciones geográficas con potencial apreciable para desarrollar funciones urbanas bajo las condiciones tecnológicas y comerciales de aquel tiempo. Las nuevas condiciones demográficas y económicas originadas ya avanzado el siglo XVIII permitieron una nueva oleada de formación de ciudades, que lo fueron principalmente *de facto*. Hasta ese momento,

la historia de la urbanización europea fue protagonizada por ese stock de localidades urbanas bastante rudimentarias con una población de 3.000-4.000 habitantes.

El desarrollo de la urbanización europea (1300-1980)

Si las estimaciones, justificaciones y generalizaciones anteriores pueden ser aceptadas, nos hallamos ya en situación de extender el análisis de la urbanización europea entre 1500 y 1800 desde las ciudades de más de 10.000 habitantes «hacia abajo» por los muchos centenares de ciudades menores y «hacia fuera» en el tiempo, hacia la Edad Media y hacia el siglo XX. Creo que la estrategia seguida hasta ahora genera estimaciones de la población urbana más fiables que muchas otras disponibles hoy, pero no debemos pensar que los números sean precisos. La investigación futura puede muy bien mostrar que el número de ciudades o que la suma de población urbana son erróneos, aunque confío en que tales revisiones no alterarán las interpretaciones que hemos alcanzado acerca de la estructura de la población urbana y de las tendencias de su desarrollo en el tiempo. El cuadro 4.12 presenta una síntesis del número de ciudades europeas y de su distribución en categorías dimensionales seleccionadas, entre 1300 y 1979. El cuadro 4.13 ofrece estimaciones de la población urbana total a lo largo del mismo período. La inclusión de ciudades menores de 10.000 habitantes tiene como efecto una revisión sustancial de los contornos del crecimiento urbano revelados por la base empírica formada primeramente. Es inmediatamente visible la ya indicada estabilidad del número de ciudades hasta el siglo XVIII y el amplísimo volumen de la población residente en las ciudades de menor rango. Por cada 100 europeos residentes en ciudades de al menos 10.000 habitantes, en el año 1500 existían 70 personas en las situadas entre los 5.000 y los 9.900, y en la Europa septentrional las ciudades de esta última categoría albergaban tanta población como las mayores.

De 1500 a 1700 el rápido crecimiento de las ciudades principales del continente redujo grandemente el peso cuantitativo del inmutable complemento de ciudades menores. En la última fecha Europa tenía sólo 30 residentes en ciudades de 5.000-9.900 habitantes por cada 100 personas en las ciudades de 10.000 o más.

CUADRO 4.12. — *Número de ciudades por categorías dimensionales, 1300-1979*

Categoría dimensional	*c.* 1300	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800	1850	1890	1979
Europa											
1 millón y más									2	4	24
100.000 - 999.000	4	4	3	8	10	11	12	17	41	97	366
40.000 - 99.000	15	14	23	29	24	32	36	47	284	584	—
20.000 - 39.000	33	37	46	59	53	64	75	94			
10.000 - 19.000	73	99	101	124	110	117	138	206	551	1.024	—
5.000 - 9.000	—	363	(361)	366	341	331	407	544	—	—	—
Total	—	517	534	586	538	555	668	908	—	—	—
Europa septentrional											
1 millón y más									2	4	18
100.000 - 999.000	1	1	1	2	3	4	5	9	28	81	283
40.000 - 99.000	4	5	10	15	16	22	26	32	213	480	—
20.000 - 39.000	16	24	24	34	38	44	50	67			
10.000 - 19.000	47	59	61	68	61	76	86	143	343	740	—
5.000 - 9.000	—	255	(250)	250	237	219	275	410	—	—	—
Total	—	344	346	369	355	365	442	661	—	—	—
Europa mediterránea											
1 millón y más											6
100.000 - 999.000	3	3	2	6	7	7	7	8	13	16	83
40.000 - 99.000	11	9	13	14	8	10	10	15	71	104	—
20.000 - 39.000	17	13	22	25	15	20	25	27			
10.000 - 19.000	26	40	40	56	49	41	52	63	208	284	—
5.000 - 9.000	—	108	111	116	104	112	132	134	—	—	—
Total	—	173	188	217	183	190	226	247	—	—	—

El siguiente siglo dio un respiro a la aparentemente imparable tendencia a la concentración de la población en ciudades cada vez más grandes. En especial durante el siglo 1750-1850, la importancia relativa de las pequeñas ciudades aumentó, al tiempo que su número crecía por primera vez desde la Edad Media. Esta proliferación se debía en parte a la creación de nuevas ciudades fabriles, pero más importante desde el punto de vista cuantitativo fue el impacto de las corrientes demográficas y económicas sobre los muchos centenares de asentamientos urbanos rudimentarios de larga tradición, lo que los elevó hasta el nivel que permite incluirlos en este estudio.

Examinando sólo las ciudades principales es fácil llegar a la impresión de que el crecimiento urbano en el siglo posterior a 1750 fue a la vez rápido y caracterizado por la emergencia de verdaderas metrópolis. Después de todo, Londres se multiplicó por cinco, más o menos, en ese período. Pero en el contexto más amplio que ofrecen los cuadros 4.12 y 4.13 debe ponerse el acento en el hecho de que el número de pequeñas ciudades se triplicó ampliamente después de haberse mantenido fijo durante siglos. Esto permitió que la suma de población total en ese tipo de ciudades creciera y que incluso su participación en la población urbana total aumentara, un fenómeno único en todo el período 1500-1980 (véase la figura 6.1).[13]

Hasta ahora he subrayado la cambiante relación entre grandes y pequeñas ciudades. ¿Cómo afecta a nuestro conocimiento de la relación entre población urbana y rural esa nueva información acerca de las ciudades pequeñas? Obviamente, la adición de tan amplio contingente de población urbana a los números presentados en el cuadro 3.5 incrementa sustancialmente el porcentaje urbano sobre la población total. En 1500, la población residente en ciudades de al menos 10.000 habitantes representaba el 5,6 por 100 de la población total europea, pero cuando el umbral es transportado a 5.000, la proporción asciende a 9,6 por 100 y en la Europa septentrional el cambio significa pasar de un 4,0 por 100 a un 8,0 por 100.

En 1800, la inclusión de las ciudades menores altera menos las estadísticas que en 1500, pero todavía es relevante. Las ciudades de 10.000 o más habitantes contenían el 10 por 100 de la población europea y las de 5.000 o más contenían un 13 por 100. En la Europa septentrional las ciudades de 5.000 y más habitantes representaban un 12,1 por 100 y en los países mediterráneos ascendían a un 15,8 por 100.

CUADRO 4.13 — *Población urbana por categorías dimensionales, 1300-1979 (expresada en millares)*

Categoría dimensional	*c.* 1300	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800	1850	1890	1979
Europa											
100.000 y más	(400)	450	500	1.270	1.914	2.390	2.860	3.977	11.259	30.861	140.185
40.000 - 99.000	(750)	704	1.324	1.496	1.395	1.830	2.147	2.904	10.971	21.871	
20.000 - 39.000	(890)	981	1.244	1.543	1.372	1.689	2.025	2.521			
10.000 - 19.000	(950)	1.306	1.348	1.624	1.503	1.556	1.901	2.816	7.388	14.190	
5.000 - 9.000	—	2.468	2.455	2.489	2.319	2.251	2.768	3.699			
Total		5.909	6.871	8.422	8.503	9.716	11.701	15.917			
Europa septentrional											
100.000 y más	(100)	100	130	420	1.005	1.399	1.751	2.513	8.875	26.840	109.565
40.000 - 99.000	(200)	210	556	700	915	1.246	1.531	1.975	8.325	18.209	
20.000 - 39.000	(430)	618	656	872	1.011	1.171	1.336	1.799			
10.000 - 19.000	(610)	767	799	944	805	986	1.180	1.919	4.452	10.057	
5.000 - 9.000		1.734	1.700	1.700	1.612	1.489	1.870	2.788			
Total		3.429	3.841	4.582	5.348	6.291	7.668	10.994			
Europa mediterránea											
100.000 y más	(300)	350	370	850	909	991	1.109	1.464	2.384	4.021	30.620
40.000 - 99.000	(550)	494	768	796	480	584	616	929	2.646	3.662	
20.000 - 39.000	(460)	363	588	671	361	518	689	722			
10.000 - 19.000	(340)	539	549	734	698	570	721	897	2.936	4.133	
5.000 - 9.000		734	755	789	707	762	898	911			
Total		2.480	3.030	3.840	3.155	3.425	4.033	4.923			

La población urbana de Europa antes de la implantación de la moderna industrialización era más amplia de lo que a menudo se afirma. En un artículo que trata de situar a la sociedad urbana contemporánea en relación con la historia, Eric Lampard expresaba el punto de vista de que: «Antes del siglo XIX es dudoso que las ciudades de, digamos, 5.000 o más habitantes reunieran en algún momento más del 3 por 100 de la población mundial o más del 15-20 por 100 en alguna región o territorio concreto».[14]

Hemos tenido ya ocasión de notar que la República de Holanda, Bélgica y la Italia septentrional y central habían alcanzado o excedido el nivel del 15 por 100, incluso sin incorporar las ciudades de 5.000-9.900, bastante antes de 1800 (véase el cuadro 3.7). Ahora podemos observar que toda Europa se aproximó bastante al nivel del 15 por 100 en torno a 1800. La región mediterránea había superado ya esta proporción en el siglo XVI, mientras que la Europa septentrional lo estaba alcanzando, incluso si englobamos en ella zonas tan levemente urbanizadas como Escandinavia y los países del grupo oriental.

Otra indicación de la subestimación de la población urbana de Europa es la afirmación de Lampard de que no más del 3 por 100 del total de la población mundial vivía en ciudades de 5.000 o más habitantes. Esto se basa en una aserción muy citada de que las ciudades de al menos 5.000 habitantes sumaban en todo el mundo 27 millones de personas, el 3 por 100 de una supuesta población mundial de 900 millones en 1800.[15] Nuestros números muestran que Europa sola podía alardear de una población urbana cercana a los 16 millones, y no parece plausible que el resto del mundo comprendiera tan sólo una población urbana de 11 millones. De hecho, la información disponible hoy por hoy y que sintetizamos en la nota 15 indica con fuerza que la urbanización mundial alrededor de 1800 se situaba por encima del doble del nivel generalmente aceptado. Este hallazgo implica que el proceso de la urbanización mundial durante el siglo XIX fue mucho más lento de lo que antaño se pensaba: la proporción urbana dobló en ese siglo en vez de cuadruplicar. Además, considerando la precisión de los cálculos sobre urbanización mundial del siglo XX, casi todos los incrementos hasta el año 1900 debieron proceder de los asentamientos europeos y de las regiones colonizadas por Europa.

La suma de las ciudades pequeñas a la información proporcio-

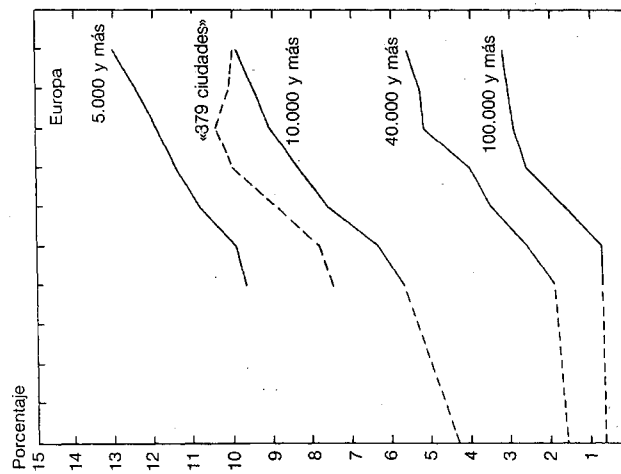
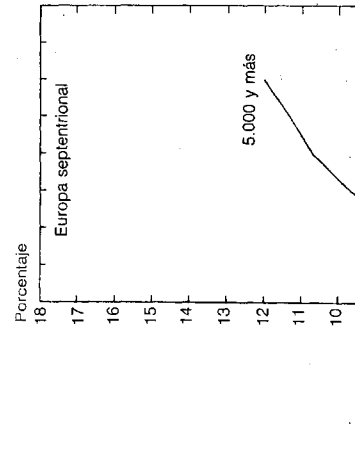
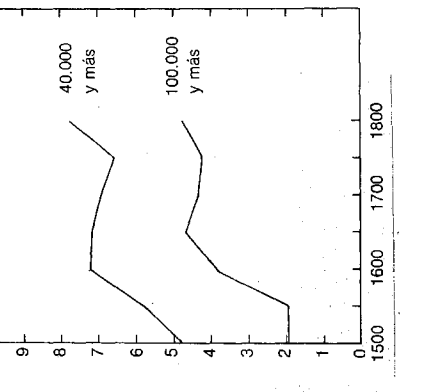


FIGURA 4.6
Porcentaje de población urbana en Europa, en la Europa septentrional y en la Europa mediterránea, hasta 1800


Porcentaje
Europa septentrional
5.000 y más
10.000 y más
40.000 y más
100.000 y más
0
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
1500
1600
1700
1800


Porcentaje
Europa mediterránea
5.000 y más
10.000 y más
40.000 y más
100.000 y más
0
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
1500
1600
1700
1800

nada por nuestra base empírica inicial muestra que no sólo la Europa preindustrial fue más urbana de lo que se había pensado, sino también que su tasa global de urbanización evolucionó más lentamente, como se ve con claridad en la figura 4.6. Si restringimos nuestra perspectiva a ciudades de 40.000 o más habitantes, la población urbana europea asciende desde menos del 2 por 100 al 5,6 por 100 sobre el total entre 1500 y 1800; cuando usamos como criterio el umbral de 10.000, los valores pasan a ser de 5,6 por 100 y 10 por 100; cuando bajamos el listón hasta los 5.000, el ritmo de urbanización se apacigua hasta tomarse 300 años para elevarse trabajosamente del 9,6 al 13 por 100 sobre los efectivos globales. Estos porcentajes se refieren al conjunto de Europa, pero, como es obvio, hay importantes diferencias en la marcha de la urbanización. En la región mediterránea, las ciudades de 5.000 o más habitantes apenas se movieron del 15-16 por 100 del total a lo largo de todo el período de tres siglos, pero en la Europa septentrional las cosas eran diferentes.

El perfil de las tasas de urbanización puede servir para subrayar el carácter altamente selectivo del crecimiento urbano durante esos siglos. El cuadro 4.14 divide la población urbana global en dos gru-

CUADRO 4.14

Comparación del crecimiento de ciudades por encima y por debajo de 40.000 habitantes, 1500-1800

	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
Número estimado de ciudades, 5.000 - 39.000	499	508	549	504	512	620	844
Número estimado de ciudades, 40.000 y más	18	26	37	34	43	48	64
Porcentaje de población europea en ciudades con							
más de 5.000	9,6	9,8	10,8	11,4	11,9	12,4	13,0
más de 40.000	1,9	2,6	3,5	4,4	5,2	5,3	5,6
5.000 - 39.000	7,7	7,2	7,3	7,0	6,7	7,1	7,4

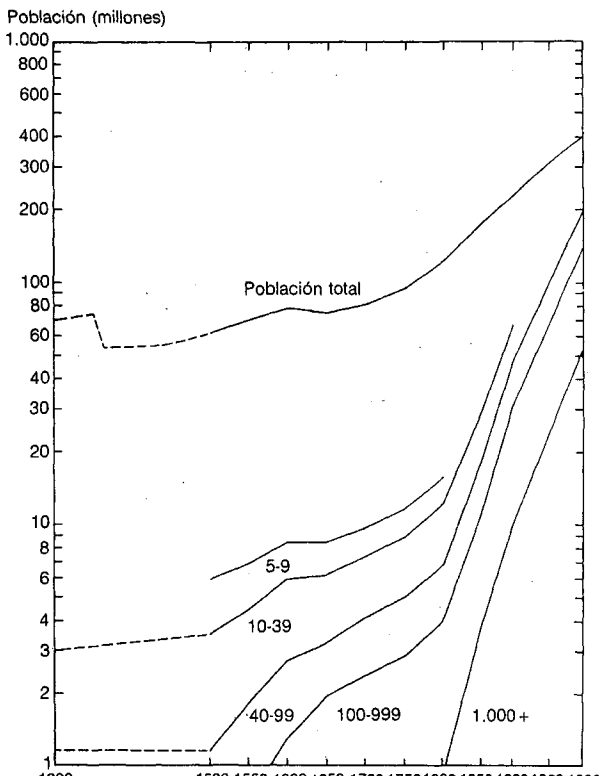


FIGURA 4.7

Población de Europa, distribuida por dimensión de los asentamientos, 1300-1980 (expresada en millares)

pos: ciudades de 5.000-39.000 habitantes y ciudades de 40.000 y más habitantes. Las 500 ciudades restantes de tamaño pequeño pierden terreno respecto de la población total durante los siglos XVI y XVII. Esta desurbanización se enmendó, en el siglo XVIII, con la adición a los rangos de más de 200 ciudades «nuevas», pero el porcentaje final no era mayor que el de tres siglos atrás. El relativo crecimiento global de la población de Europa puede atribuirse a las ciudades de 40.000 y más habitantes (incluyendo, como es natural, las ciudades inicialmente menores que cruzaron el umbral de los 40.000 en algún momento del recorrido). Existían sólo 64 ciudades de este tipo en 1800, pero desempeñaban obviamente un papel especial dentro del sistema urbano europeo.

El crecimiento urbano europeo, que había sido muy moderado, por lo que se sabe, durante los siglos XIV y XV, se hizo omnicomprensivo a lo largo del siglo posterior a 1850. El período intermedio no es simplemente una prolongación de una u otra de estas dos etapas vecinas, sino que desplegó un proceso de crecimiento urbano distintivo y caracterizado por una diferenciación que comprende tres dimensiones: territorial, funcional y temporal. El ritmo del crecimiento urbano varió según las regiones, el potencial de crecimiento osciló según la función y el tamaño de la ciudad y el proceso cambió literalmente su mecanismo en períodos sucesivos, primero favoreciendo la concentración y luego la difusión.

La implicación de estas comprobaciones es que el destino de cada una de las ciudades de la Edad Moderna no puede entenderse plenamente si se estudian aisladamente, puesto que eran parte de un sistema estructurado o, mejor dicho, estaban en curso de conformar ese sistema. La tercera parte examina las propiedades del sistema urbano europeo.

III

LAS PROPIEDADES DEL SISTEMA URBANO

5. CIUDADES, SISTEMAS Y REGIONES

En la segunda parte se reunieron datos para presentar una serie de imágenes estadísticas de la Europa urbana desde la Edad Media hasta el presente, con una atención especial al período 1500-1800. Tracé los contornos del proceso de la urbanización europea en términos de números de ciudades, de poblaciones de las ciudades, de volumen de la población urbana total y de relación entre población urbana y no urbana.

Contemplar los datos recopilados suscita muchas preguntas acerca del carácter del crecimiento urbano en el pasado. Por ejemplo, hemos observado ya que los mayores incrementos en el más convencional de los indicadores de la urbanización, la proporción de la población total que reside en ciudades, se produjeron en áreas en que el conjunto de la población se estaba estancando o decrecía. El crecimiento de grandes ciudades ocurrió también en un momento en que la sociedad global registraba una tendencia a la urbanización muy pequeña o no perceptible, sugiriendo que las ciudades de rápido crecimiento se alimentaban tanto de las ciudades pequeñas como de la población rural. Esas observaciones suscitan preguntas acerca del proceso de crecimiento a través del cual Europa pasó a ser predominantemente urbana. Además, observamos que el aumento de ciudades mayores de 10.000 habitantes fue acompañado por una redistribución geográfica de la población urbana europea, lo cual sorprende dada la relativa estabilidad de la red de ciudades.

En esta parte del libro presentaré un análisis del modelo de crecimiento urbano europeo en el período 1500-1800 que acabamos de describir, con incursiones retrospectivas hasta 1300 y prospectivas hasta hoy mismo. Los tres capítulos que siguen se ocupan, sucesivamente, de la evolución de la distribución por tamaños de las ciu-

dades europeas, sus causas y consecuencias; de los modelos de estabilidad y discontinuidad, subrayando el nivel de persistencia de las posiciones de las ciudades dentro de las jerarquías urbanas y la función de las nuevas incorporaciones en los sucesivos intervalos temporales; y finalmente, de los modelos espaciales de crecimiento urbano y de los cambios en la concentración geográfica de la vida urbana a lo largo del tiempo.

Antes de entrar en esas materias es necesario considerar brevemente las definiciones de los tres términos que van a figurar de manera destacada en lo que sigue: ciudad, sistema y región.

Del primer término, *ciudad*, ya hemos hablado, y en el capítulo 2 ha sido adoptada una definición práctica, basada exclusivamente en la población, que cumple con la condición de excluir las parroquias rurales territorialmente extensas y con amplia población. A partir de ahí, espero poder dejar en otras manos la frustrante tarea de penetrar en la esencia de la «urbanidad».

Por desgracia, los otros dos términos no permiten maniobras evasivas tan simples. El concepto de *sistema* es muy usado entre los geógrafos y otros científicos sociales en expresiones tales como sistema de ciudades o sistema urbano.[1] Pred proporciona una definición satisfactoria de un sistema de ciudades:

> Un ... conjunto de unidades urbanas (históricamente ciudades, hoy probablemente áreas metropolitanas) que son interdependientes o permanecen unidas a través de interacciones económicas de tal manera que cualquier cambio significativo en las actividades económicas, en la estructura ocupacional, en los ingresos totales o en la población de uno de los miembros producirá directa o indirectamente alguna modificación en las actividades económicas, estructura ocupacional, ingresos totales o población de uno o más de los restantes miembros del conjunto.[2]

Los elementos del sistema son ciudades, dependientes las unas de las otras, como dice Pred, en una complejidad organizada. Su interdependencia implica que las ciudades están diferenciadas, es decir, que varían suficientemente en sus especializaciones y funciones como para no ser meras copias las unas de las otras. Y junto a la interdependencia y a la diferenciación, el concepto de sistema implica clausura, es decir, el sistema debe tener límites y esto lleva directamente al tercer concepto, el de *región*.[3]

En primer lugar, debo aclarar la acepción limitada en la que trato de usar el concepto de sistema. Si uno deseara simplemente hablar de un grupo de ciudades, uno podría prescindir de la palabra «sistema», que implica que el conjunto, esto es el sistema urbano, es algo más, o al menos algo *diferente* de la suma de sus partes, es decir, de las ciudades. Esto quiere decir que la urbanización no es simplemente un fenómeno generado por la suma de las ciudades, sino también la manera en que dichas ciudades están «dispuestas». Esto es lo que trataré de demostrar en los capítulos que siguen.

Muchos geógrafos van mucho más allá que todo eso en la aplicación de la teoría general de sistemas al estudio de las ciudades. Su objetivo es presentar el estado del sistema, usualmente en términos de maximización de la entropía. La gracia de tales ejercicios es identificar probables estadios de estabilidad. Tales aplicaciones de la «física social» al estudio de los sistemas urbanos no las proseguiremos nosotros, pues el estudio histórico y comparativo de la urbanización muestra con claridad suficiente que un sistema urbano debe considerarse más adaptativo que mecánico, que es lo mismo que decir que el proceso de aprendizaje de la sociedad altera sutilmente y con frecuencia de manera impredecible la naturaleza de las respuestas a determinados estímulos.[4]

Un sistema social se distingue también de un sistema físico en no ser nunca verdaderamente cerrado, pues siempre queda abierto a impulsos emanados del ambiente exterior. Es más, la identificación de los sistemas urbanos sería por completo arbitraria si no pudiera ser aplicado ningún criterio para establecer un grado suficiente de clausura. ¿Cuáles son los límites apropiados de un sistema urbano? La definición de Pred se refiere a «un conjunto nacional o regional de unidades urbanas» [5] y en su trabajo, como en la mayor parte de las investigaciones geográficas, las fronteras nacionales son los límites usados con más frecuencia para limitar los sistemas urbanos.

Los sistemas nacionales son usualmente los sistemas urbanos más amplios que se estudian, como reflejo de la tendencia moderna a considerar las fronteras interestatales como el factor que, por sí solo, canaliza más las interacciones humanas. Comprendidos en los sistemas nacionales, sobre todo en los países extensos, existen subsistemas regionales y aquí entra el concepto de «región natural» para identificar agrupaciones de ciudades organizadas de tal modo que están entre ellas en relación mutua más intensa que con ciudades de

otras regiones naturales. Finalmente, puede pensarse que esas subregiones contienen sistemas locales identificados por los desplazamientos diarios que establecen las fronteras de los mercados de trabajo en funcionamiento.[6]

Para el historiador de la urbanización europea la dificultad radica en traducir esta jerarquía contemporánea de subsistemas urbanos incluidos los unos en los otros a una forma apropiada para el pasado. El tercero e inferior de los subsistemas puede ser redefinido lógicamente como circuito de intercambio periódico o como *hinterland* de abastecimiento de productos agrícolas. En cualquier caso, existe una amplia bibliografía sobre la relación entre las ciudades y su entorno rural, su área de influencia comercial directa y similares.

A niveles superiores, ¿qué criterios proporcionan suficiente delimitación como para satisfacer los requisitos del concepto de sistema urbano? Las regiones pueden ser definidas a partir de factores ecológicos (cursos fluviales, montañas u otros rasgos físicos) o a partir de la organización económica y social (flujos de información y de bienes o tendencias de los desplazamientos de las personas). El primer criterio tiene la virtud de producir regiones de fronteras inmutables y sólo requiere información fácilmente asequible con independencia del período histórico que pretenda estudiarse, pero desde otros puntos de vista la región económica probablemente es preferible. Al estudiar las regiones europeas de los siglos XVI a XVIII uno ha de enfrentarse pronto con una única dificultad, porque la fragmentación política de muchas áreas significa que cualquier delimitación de las regiones naturales de Europa queda cruzada por divisiones administrativas que hasta cierto punto impedían la interacción comercial y social. Habría que añadir a eso las numerosas fronteras lingüísticas y religiosas de importancia singular en la restricción de las tendencias migratorias. ¿Cómo puede uno delimitar regiones naturales en tal contexto?

En este estudio adopto el criterio de que Europa puede ser dividida en centenares de microrregiones, a menudo del tamaño de una provincia, con un centro regional y un cierto número de mercados locales subordinados, pero no en macrorregiones generalmente aceptadas y duraderas. Los dieciséis «territorios» y las cuatro «regiones» que hemos presentado ya para organizar y ofrecer los datos sobre la población urbana no han sido identificados mediante ningún criterio formal de la ciencia regional, sino que son un compromiso entre los

límites prácticos de los datos y las divisiones más obvias creadas por las fronteras interestatales.

Europa nunca ha formado una unidad política, pero ha tenido, no obstante, una identidad real y una real unidad, basada en la religión y en la cultura, pero también en la economía. La misma fragmentación de la autoridad política permitió que los lazos económicos desempeñaran un papel vital en la organización de la sociedad.[7] El (lamentable) dominio del Estado-nación en la Europa de los siglos XIX y XX no debería impedirnos ver que las fronteras interestatales y los límites lingüísticos contaron bastante menos en las centurias precedentes. Eran lo suficientemente reales como para obstaculizar cualquier análisis regional, pero no como para impedirnos contemplar Europa como una globalidad capaz de modelar un único sistema urbano.

Este sistema urbano poseyó siempre, con toda seguridad, importantes subsistemas, pero sus límites externos eran mucho más importantes que cualquier frontera interior. Los límites exteriores se situaban al este en los confines del Imperio otomano y de Rusia, mientras que en las otras direcciones tendemos a aceptar al Mediterráneo y al Atlántico como límites, aunque no debiéramos olvidar la existencia de las ciudades coloniales como parte del sistema urbano europeo.[8]

La más importante de las fronteras interiores fue, probablemente, la que separaba la región mediterránea de la septentrional, y las cuatro «regiones» en las que he dividido Europa permiten una separación a grandes rasgos de esas dos grandes zonas. Sin embargo, las tres regiones en las que he dividido la Europa septentrional (noroccidental, central y oriental) no deben ser interpretadas como regiones funcionales, pues han sido identificadas sobre la base de sus historias del crecimiento urbano diferenciadas y por consideraciones de orden práctico más que por sus afinidades regionales.

Resumiendo, las unidades de análisis son las ciudades de Europa, especialmente las 379 que en algún momento entre 1500 y 1800 poseyeron un mínimo de 10.000 habitantes. El análisis se basa en las suposiciones de que Europa formaba un sistema urbano potencial, de que sus dos regiones más importantes eran la mediterránea y la septentrional y de que, en la práctica, las subregiones menores deben ser definidas en gran medida a partir de las fronteras administrativas.

6. EL DESARROLLO DE UNA JERARQUÍA URBANA

Técnicas e interpretaciones

El cambio de carácter de la urbanización europea descrito en la parte II se debió en parte a un incremento del número de ciudades y en parte a cambios en la dimensión de las ciudades. Puesto que el número de ciudades que forman el sistema es amplio, no puede resolverse un estudio de la dinámica del crecimiento urbano por el examen singularizado de las características del crecimiento de cada ciudad. El modo en que cada ciudad creció o decreció determinó finalmente la distribución general por dimensiones del sistema de ciudades, pero en este y en los siguientes capítulos esas peculiares experiencias de crecimiento urbano serán analizadas con métodos que ponen de relieve su comportamiento como elementos constitutivos de un sistema de ciudades.

La distribución de la población urbana por categorías dimensionales de las ciudades presentada en la figura 6.1 es un testimonio inequívoco de que la importancia relativa de grandes y pequeñas ciudades no fue estable en absoluto y sugiere también que esos cambios fueron más acusados en los 150 años anteriores a 1700 que en los 150 posteriores, pero no dice nada acerca del tipo de creación urbana o de crecimiento de las ciudades que produjo las nuevas distribuciones de población urbana.

Se puede obtener una presentación de la distribución de las ciudades por tamaños más informativa disponiendo todas las ciudades de un sistema en orden descendente de dimensiones demográficas. Como hay muchas ciudades pequeñas y pocas grandes, dentro de una tendencia general a que decrezca el número de ciudades por cada categoría dimensional a medida que se asciende por la escala de los

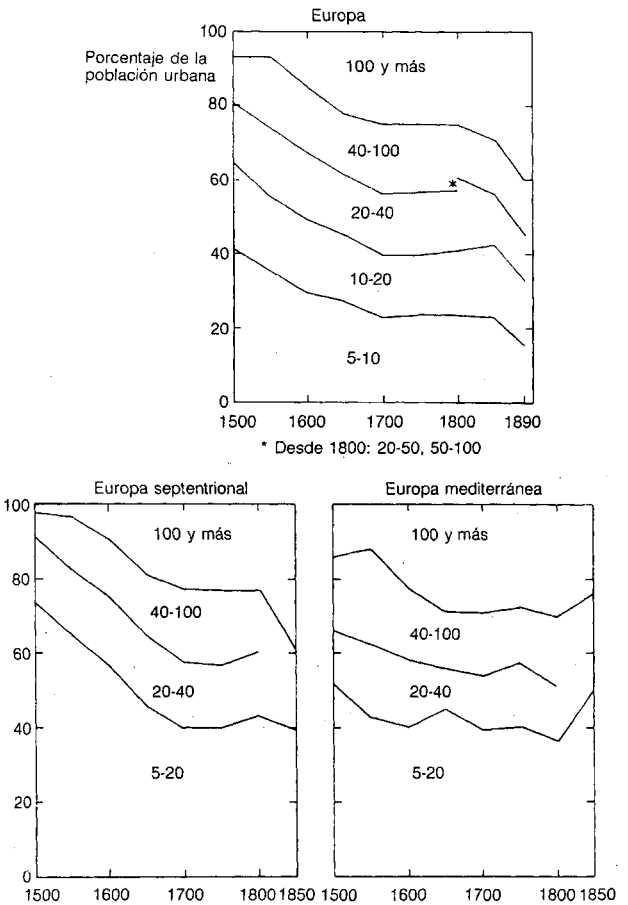


FIGURA 6.1

Población urbana, distribuida por categorías dimensionales de las unidades urbanas, 1500-1890

tamaños, el modelo configurado por las ciudades en aquella disposición corresponde a la forma de una distribución de Pareto:[1]

$$N(\bar{P}) = AP^{-q}$$

donde $N(\bar{P})$ es el porcentaje acumulado de ciudades por encima de un umbral inferior de población de las ciudades $\bar{P}$, y A y q son constantes. Expresado en forma logarítmica esto es:

$$\log N(\bar{P}) = \log A - q \log P$$

Una distribución relacionada, que difiere de la de Pareto en que no requiere el establecimiento de umbral, la distribución lognormal, es usada comúnmente en estudios sobre la distribución de los tamaños de las ciudades y puede ser expresada como una distribución rango-tamaño:

$$P = K(R)^{-q}$$

donde R es el rango de la ciudad, q y K son constantes y P es el tamaño de la ciudad. Idéntica a la distribución de Pareto, esta formulación sólo difiere de ella en que se usa el rango de las ciudades en vez de un porcentaje acumulativo de las ciudades. A efectos de tratamiento computerizado, se puede expresar en forma logarítmica como:

$$\log P = \log K - q(\log R)$$

Los valores K y q pueden estimarse como una simple regresión lineal por el acostumbrado método de los mínimos cuadrados. Si la serie de ciudades ordenadas según tamaño encaja, la distribución de las ciudades por tamaños puede ser representada por una línea recta en papel logarítmico con una pendiente de $-q$ y recibe el nombre de distribución lognormal. Una notable cantidad de otros aspectos de la vida humana (tales como el estado de salud de los individuos o el número de publicaciones de los profesores universitarios) presentan distribuciones de este tipo.

Un caso especial de la distribución lognormal ha atraído mucha atención. En 1949 el geógrafo Zipf observó que la distribución de

los tamaños de las ciudades de los Estados Unidos era tal que la población de la ciudad de rango R equivalía a la población de la ciudad mayor dividida por el número de su rango. Esto tiene la propiedad de que

$$K = R \cdot P = P_1$$

donde P_1 es la población de la ciudad colocada primero en la lista de rangos. Es equivalente a una distribución lognormal de pendiente — 1. Según esta regla del rango-tamaño, como Zipf y otros geógrafos posteriores la bautizaron, se espera que la segunda mayor ciudad de un sistema urbano tenga la mitad de población que la mayor, la tercera un tercio de la primera, y así sucesivamente.[2]

No todas las distribuciones de ciudades por tamaños son lineales y ciertamente no lo son a lo largo de toda la lista de rangos. Hemos tenido ya ocasión de notar que al llegar a los tamaños menores la curva se inflexiona a menudo hacia abajo, formando una «pierna» de la distribución, lo cual ha sido interpretado algunas veces como «la demarcación entre los asentamientos urbanos y rurales» y aceptado como una definición interna del umbral de población mínima para que una ciudad sea incluida en el sistema urbano.[3]

Mayor interés e importancia se otorga a las desviaciones con respecto a la línea lognormal en el extremo superior de la distribución, es decir, entre las ciudades mayores del sistema. Los geógrafos han llegado a considerar que la distribución lognormal de los tamaños de las ciudades es una norma hacia la cual se mueven los sistemas urbanos y en la cual deberían permanecer. Zipf intentó complementar la demostración empírica de la regla del rango-tamaño con una explicación teórica. Más recientemente, Brian J. L. Berry ha demostrado matemáticamente que la distribución lognormal, y específicamente en su forma concreta de regla rango-tamaño, es coherente con la teoría del lugar central, que se refiere a cómo deberían estar distribuidos los asentamientos en el espacio, y que «es la distribución más probable y representa el estado de equilibrio estable» de un sistema urbano cuyos elementos individuales (las ciudades) varían en tamaño según un proceso estocástico.[4] «Cuando muchas fuerzas actúan (sobre las ciudades) en direcciones múltiples sin que predomine ninguna de ellas resulta una distribución lognormal», dice Berry.[5]

Para esa afirmación Berry se apoya en el concepto de la maxi-

mización de la entropía para justificar la expectativa de una distribución rango-tamaño lognormal, lo cual se relaciona con la noción de que la dimensión de una ciudad es el producto de un proceso estocástico. Esto subyace a la «ley del efecto proporcionado» enunciada por Gibrat, que sostiene que el crecimiento de una ciudad es proporcional, por término medio, a su tamaño. Más precisamente, se piensa que todas las ciudades de un tamaño determinado tienen iguales probabilidades de crecer según las mismas tasas.[6]

Todos estos argumentos conducen a sus defensores a esperar que se desarrollen modelos lognormales y que persistan una vez alcanzados. Sin embargo, los estudios empíricos muestran que muchas distribuciones nacionales de las ciudades por tamaños no son lognormales y que dichos países se sitúan a todos los niveles de desarrollo económico y de urbanización.[7] Los teóricos se refugian entonces en la afirmación de que las distribuciones lognormales parecen más frecuentes en los sistemas nacionales muy amplios, que tienen una larga historia de urbanización y son económica y políticamente complejos, es decir en aquellos casos donde se puede esperar que las fuerzas actuantes en la dimensión de las ciudades sean numerosas y variadas.[8]

El resultado final de toda esta teorización, a menudo distorsionada, es la identificación de las desviaciones respecto de las distribuciones lognormales como síntoma de desorden. En teoría, esas desviaciones pueden tomar diversas formas, pero con mucho el más común y discutido de los hechos no sujetos al patrón lognormal en los sistemas urbanos modernos es la «primacía», que se da cuando la ciudad o ciudades más grandes resultan «demasiado grandes».

La existencia de ciudades extraordinariamente grandes en el mundo moderno no puede ser adscrita simplemente al subdesarrollo, al bajo nivel de urbanización o a algún otro indicador de retraso, puesto que ese tipo de predominio se presenta en países con todos los niveles de ingresos y de urbanización; pero esto no ha impedido a los geógrafos y sociólogos identificar la primacía urbana como un síntoma o, incluso, como el generador de algún tipo de problema: inestabilidad política,[9] dominio colonial,[10] desequilibrio económico empobrecedor [11] y, por supuesto, combinaciones de ellos.

El estudio de las distribuciones rango-tamaño se ha centrado principalmente en datos contemporáneos. Las afirmaciones sobre las propiedades dinámicas de la distribución dimensional de las ciuda-

des, que desde mi punto de vista es el aspecto más interesante de este campo de estudio, o bien se basan en estudios históricos que abarcan como máximo varias décadas,[12] o, más comúnmente, en comparaciones de cortes sincrónicos.[13] Muchos estudiosos de las ciencias sociales contemplan la urbanización actual como un fenómeno relativamente reciente. Además, la bibliografía geográfica sobre la distribución rango-tamaño habla del fenómeno de los sistemas urbanos preindustriales sólo indirectamente, a través de la manoseada presunción de que las regiones económicamente menos desarrolladas del presente comparten los rasgos de las economías desarrolladas del pasado preindustrial. Así pues, hay razones para preguntarse si las generalizaciones y teorías que acabamos de resumir pueden servir de base fructífera para estudiar la urbanización anterior a la Revolución industrial.

El fenómeno de la primacía urbana en la Europa preindustrial es un ejemplo obvio del problema con que nos enfrentamos. El nacionalismo, las relaciones (neo)coloniales y el proceso de desarrollo económico figuran de manera prominente en las teorías existentes acerca de ese fenómeno. ¿Cómo puede ser interpretada la primacía urbana en una sociedad donde ninguna de esas fuerzas está presente en formas parecidas a las actuales? Será también útil saber si el crecimiento de los sistemas urbanos en los siglos pasados obedeció también a la ley del efecto proporcionado; es decir: ¿deben entenderse los cambios en el tamaño de las ciudades como el resultado de numerosos factores fortuitos o se puede rastrear la acción de factores sistemáticos? Y si esta última hipótesis es la verdadera, ¿cuáles pudieron ser esos factores?

Algunos trabajos recientes de los antropólogos sobre las distribuciones rango-tamaño actuales ofrecen ideas que pueden ser más directamente adecuadas al estudio histórico de la urbanización. Los antropólogos, G. William Skinner principalmente, han llegado a interpretar los tipos de asentamiento como factores influyentes en el modelado de la interacción social y de las instituciones culturales y esta percepción les ha conducido del estudio de las redes de mercados periódicos de pequeña escala al diseño de los sistemas de ciudades.

El trabajo más global acerca de las distribuciones de las ciudades por tamaños y su significación es el de Carol Smith,[14] quien ha enriquecido los conceptos opuestos de distribución lognormal y distri-

bución con primacía con una aproximación basada en la distinción entre sistemas urbanos premodernos y modernos. La primacía urbana, afirma, puede presentarse en uno u otro tipo de sociedad, pero su significación diferirá según el tipo de distribución de tamaños de las ciudades restantes en la cual está incluida, y distingue tres tipos de distribución dimensional de las ciudades: lognormalidad, «convexidad» y «concavidad». Cualquiera de ellos puede ser presidido por ciudades con un predominio demográfico extremadamente amplio.

Aunque el concepto de distribución lognormal ya nos es conocido, debe indicarse que Smith usa el término para referirse al caso especial de la regla rango-tamaño: una distribución lognormal con una pendiente de — 1. En su distribución cóncava las ciudades mayores son menores de lo que correspondería según la regla rango-tamaño y en este caso la primacía significa que la ciudad situada en primer lugar es muy grande en relación con las otras ciudades principales pero no lo es tanto como podría ser en términos de una regla rango-tamaño plenamente desarrollada. La distribución convexa, menos común, aparece cuando las ciudades mayores son claramente «demasiado grandes» y conforman una curva que excede la pendiente del —1.

Smith sostiene que «los sistemas lognormales estables se presentan sólo en los sistemas económicos desarrollados del mundo moderno, mientras que las distribuciones cóncavas son características del mundo premoderno así como de las economías subdesarrolladas del mundo moderno».[15] La primacía puede surgir en ambos «mundos», pero Smith cree probable que la primacía moderna sea estable y no forzosamente indeseable, puesto que está basada en la concentración de «infraestructura», esto es, de instituciones de gobierno, empresas económicas y funciones urbanas. La primacía premoderna, en cambio, consiste, más probablemente, en una concentración de población en un lugar sin que exista una concentración proporcionada de infraestructura; por ello, se puede hablar de una primacía injustificada que, a diferencia de la moderna, puede entenderse como una condición transitoria. Smith argumenta que, o bien la primacía premoderna dará paso a la lognormalidad a medida que la sociedad se desarrolle, o bien la ciudad predominante adquirirá la infraestructura necesaria para justificar su población inflada.

Berry había intentado explicar las distribuciones lognormales

como el resultado de numerosas fuerzas que actúan indiscriminadamente y sin un orden preciso sobre las ciudades de un sistema urbano. Según su suposición, cuanto mayor y más compleja sea una sociedad, más probabilidad hay de que esas condiciones se den; y si uno piensa que se daban probablemente menos en el pasado, en especial en los tiempos preindustriales, no debe esperar hallar en ellos lognormalidad, pues la distribución de las ciudades por tamaños variará de maneras innumerables e inespecificables. Carol Smith añade contenido a este caos de «fuerzas» inespecificadas al basar firmemente su distinción entre los sistemas urbanos modernos y premodernos en las formas de organización económica subyacentes. En las economías modernas el trabajo libre móvil puede emigrar para hallar sus oportunidades económicas mejores, y la dispersión resultante de los migrantes entre las localidades receptoras corresponderá, según la suposición de esa investigadora, a las fuerzas numerosas y desordenadas de Berry. En las economías precapitalistas y, por tanto, premodernas, la movilidad de la masa laboral estaba restringida institucionalmente, o bien porque estaba ligada a la tierra (servidumbre, esclavitud), o bien porque las instituciones urbanas (gremios, aprendizajes, estatutos de ciudadanía) inhibían el acceso a las ciudades. La emigración con destino urbano bajo tales condiciones, según Smith, sería escasa, produciría una distribución cóncava de los tamaños de las ciudades, y sería también selectiva: originaría una ciudad predominante donde las élites gobernantes, por alguna razón, no habrían erigido límites de entrada. Como traducen una falta de integración en forma de sistema urbano, las distribuciones resultantes no sujetas a la lognormalidad son denominadas *inmaduras* por Smith.

Con ello alcanzamos una formulación más específica que la de los geógrafos sobre cómo puede pensarse que los sistemas urbanos hayan evolucionado, pero no dejan de presentarse algunos problemas, tanto en el orden teórico como en el práctico. Estos últimos implican la distinción de las distribuciones de ciudades por dimensión entre los tipos con primacía, lognormal o cóncavo. Una vez hayan sido examinados estos problemas, los teóricos serán más fácilmente apreciables.

Las técnicas usadas para describir las distribuciones de las ciudades por sus dimensiones varían con los intereses de los investigadores. Si uno se interesa sobre todo por comprobar la existencia de una primacía, la atención se dirigirá a las ciudades mayores de la distribución. El índice de primacía propuesto por los sociólogos

urbanos expresa simplemente la población de la ciudad mayor como porcentaje de las cuatro mayores.[16] Algunos investigadores han mejorado este burdo método de medición aplicando la regla rango-tamaño, una distribución lognormal de pendiente —1, adaptada a la ciudad mayor.[17] Los tamaños de las ciudades del final de la lista de rangos se comparan con las expectativas según la regla del rango-tamaño y si quedan por debajo de la línea, eso indica una situación de primacía y, probablemente, una distribución no conforme a la lognormalidad. Con acierto dice Robson de esta aproximación que «parte de la suposición no razonable de que todas las localidades, excepto la mayor, pueden estar fuera de la norma».[18]

Cuando el centro de interés es menos la definición de una situación de primacía que el establecimiento de la posición relativa de un gran número de ciudades en una distribución, las técnicas cambian. Skinner, siguiendo las orientaciones del estudio de C. H. Harris sobre el crecimiento urbano en Rusia, procede a ajustar la regla rango-tamaño a la *menor* de las ciudades, determina el umbral inferior de los asentamientos urbanos y, con ello, calibra la distribución esperable. Carol Smith usa también esta técnica, identificando la convexidad, la primacía, etc., en relación con una regla rango-tamaño adaptada a un umbral inferior; como ella misma subraya, el procedimiento depende ampliamente de la selección de ese umbral y, en efecto, como hay pocas indicaciones que guíen al investigador en esa opción, pueden producirse entre los investigadores que usan la misma técnica diferencias sustanciales en la caracterización de todas las distribuciones, salvo las más regulares.

Este método, con su suposición de que todas las ciudades salvo *la menor* pueden estar fuera de la normalidad, comparte con el basado en la ciudad mayor unas debilidades adicionales que son particularmente importantes en la interpretación que Smith hace de la situación de primacía premoderna. La debilidad deriva de la incorporación de la regla rango-tamaño. Cuando se usa la técnica de Harris-Skinner-Smith, la selección de la «ciudad menor» determina todo lo demás acerca del sistema urbano esperado. Uno conoce, desde luego, el número de ciudades, puesto que es el número de rango de la ciudad menor, y a partir de ahí se determina el tamaño previsible de todas las ciudades mayores que esa y la población urbana total de la sociedad. Dada la población urbana total de la sociedad, el método «prevé» también un particular nivel de urbanización,

pero genera esas expectativas con total independencia de datos como población total, área territorial y sistema económico.

Supongamos que una sociedad agraria premoderna con dos millones de habitantes tuviera 100 ciudades en un territorio de 100.000 km^2. La menor de dichas ciudades desarrollaría funciones administrativas, comerciales y de servicio para extensas áreas rurales, por lo cual necesitaría un mínimo de 2.000 habitantes. Siguiendo la regla rango-tamaño, la ciudad mayor tendría 200.000 habitantes y la población urbana total se situaría poco por encima de un millón, es decir, más del 50 por 100 de la población debería vivir en ciudades. Si se señalara como límite efectivo de la urbanización para esa sociedad un 25 por 100, dada su tecnología y estructura de ocupación, y si se considerasen necesarios 100 asentamientos urbanos para servir a la economía agraria, entonces sus mayores ciudades deberían ser menores de lo que predice la regla rango-tamaño (una distribución lognormal con una pendiente de —0,73 sería compatible con una ciudad mayor de 50.000 habitantes).

En este ejemplo, tal como lo presentábamos primero, la distribución de las ciudades por tamaños le parecería a Smith inmadura; su perfil cóncavo traduciría una imperfecta movilidad de la fuerza de trabajo hacia las ciudades mayores. Sin embargo, la verdadera explicación para la «concavidad» sería la existencia de constricciones generales que impiden una urbanización ilimitada.

Mientras el número de ciudades permaneciera más o menos fijo, el crecimiento general de la población, y/o los cambios estructurales que permitían elevar el porcentaje de población urbana, probablemente habrían de desplazar la distribución en dirección a la regla rango-tamaño. Naturalmente, los factores identificados por Smith que pueden provocar que la migración rural-urbana sea selectiva hacia ciertas ciudades podrían actuar generando una primacía, pero la caracterización de las distribuciones premodernas de las ciudades generalmente como cóncavas, y por ello, inmaduras, es inadecuada. La debilidad del análisis de Smith deriva de su adhesión a considerar la regla del rango-tamaño como lo normal y de su tratamiento del sistema urbano como algo aislado del contexto tecnológico y espacial en que se produce.

La mejor manera de describir las distribuciones rango-tamaño es mediante la estimación estadística de la línea de regresión del rango sobre el tamaño. En vez de suponer que tiene una pendiente de — 1,

el perfil de una distribución rango-tamaño lognormal debería hallarse empíricamente. Puede objetarse, como hace Smith,[19] que el tamaño anómalo de una o varias ciudades entre las mayores influirá fuertemente en la pendiente de la línea de regresión, dificultando su uso para determinar precisamente qué ciudades son demasiado grandes o demasiado pequeñas. Al aplicar esta técnica, como se verá a continuación, he calculado la línea de regresión del tamaño sobre el rango en toda la serie de ciudades *excluyendo* las muy grandes, las veinte ciudades mayores del conjunto de Europa, de las cuales diez se sitúan en la Europa septentrional, para asegurar que la línea de regresión permita predecir con seguridad el número de ciudades por debajo del umbral de los 10.000 (véase el capítulo 4) y para permitir la comparación del desarrollo a lo largo del tiempo de la gran masa de las ciudades de tamaño medio con el del puñado de las muy grandes, que, como ha demostrado la investigación empírica, tienen un recorrido único.

Queda por considerar un último problema de interpretación. La distribución cóncava, especialmente la que comprende unas pocas grandes ciudades de un tamaño similar, puede indicar uno de los sistemas urbanos premodernos inmaduros, según la idea de Smith, o bien la delimitación inadecuada de un sistema urbano. Claramente, la línea que separa un sistema urbano poco integrado —inmadurez, según Smith— y la mezcla de sistemas urbanos diferentes —la delimitación inadecuada del sistema— es imprecisa,[20] pero, ¿qué debe hacerse con una distribución que es lognormal, pero de pendiente menor a —1? ¿Revela también «inmadurez», es decir, escasa integración de las ciudades que la componen? Es cierto que cuando sistemas urbanos claramente separados son mezclados, la distribución resultante siempre muestra una pendiente menor que cada uno de los sistemas por separado, pero es falaz deducir de ello la proposición inversa de que todos los *verdaderos* sistemas urbanos deben conformarse a la regla rango-tamaño.

La distribución rango-tamaño es un instrumento poco perfilado para evaluar el proceso de crecimiento y cambio de los sistemas urbanos, y el peligro de esas alineaciones sugestivas reside no sólo en que pueden ser mal interpretadas, sino también en que sean sobreinterpretadas.

Los riesgos de interpretarlas incorrectamente derivan de la dificultad de establecer los límites del sistema urbano, del uso de una

técnica inapropiada para analizar la distribución, es decir, para determinar qué ciudades son demasiado grandes o demasiado pequeñas para ser incluidas en los cálculos, y de la tentación de examinar el sistema urbano desligado de la sociedad específica en la que funciona, en particular de datos tales como la dimensión de esa sociedad, su estructura económica, el número de ciudades y el nivel de urbanización.

La sobreinterpretación es verosímil porque las distribuciones rango-tamaño pueden variar entre ellas en muchos detalles sin que ello implique variaciones profundas en el modo de funcionar el sistema. Robson llega a rechazar completamente esas distribuciones como un instrumento de análisis útil:

> Ciertamente, en el conjunto de los estudios sobre los tamaños de las ciudades, hay mucha confusión, una gran dificultad para distinguir las diferentes distribuciones, muchos problemas para proponer inferencias acerca de los procesos que pueden llevar a ellas, e incluso dudas sobre los objetivos del mismo ejercicio por la notoria dificultad de argumentar acerca de los procesos subyacentes a los cortes sincrónicos cuando tan frecuentemente, de acuerdo con el principio de equifinalidad, muchos procesos diferentes dan lugar a idénticas formas finales ... El estudio de las distribuciones por tamaños aparece como un laberinto cuyo final es simplemente un callejón sin salida.[21]

Cerraremos esta revisión crítica de los conceptos y técnicas disponibles para analizar la estructura de los sistemas urbanos con una nota de cauto optimismo. Las distribuciones rango-tamaño pueden ayudarnos a penetrar en el proceso del crecimiento urbano, pero sólo a condición de evitar ciertas trampas. Ni la regla rango-tamaño de Zipf ni el método de Smith para distinguir entre los sistemas urbanos modernos y los inmaduros tienen un valor independiente y la adecuación de un sistema urbano no puede ser juzgada sobre la base de un modelo o ideal abstractos.

Las distribuciones rango-tamaño son un producto de la investigación empírica y parece prudente continuar insistiendo en que su uso debe estar fundamentado empíricamente. Por ello, la técnica usada para caracterizar una distribución rango-tamaño es de primera importancia y para mí el cálculo de la línea de regresión para todo el conjunto de las ciudades es el método mejor, porque parte de un

mínimo de suposiciones acerca del perfil apropiado de la distribución y permite considerar las diferencias entre las distribuciones sin que la visión sea obstaculizada por la interferencia de modelos abstractos.

La segunda precaución que puede limitar el establecimiento de inferencias erróneas es dar más importancia al estudio diacrónico de la distribución para un sistema dado que a la comparación estática de diferentes sistemas urbanos. Este último procedimiento tiene, sin duda, una función, que es ilustrar las grandes diferencias existentes en el diseño de redes urbanas, pero para la mayoría de los objetivos el estudio de un sistema concreto a través del tiempo tiene la ventaja de limitar el número de variables inobservadas que influyen en la estructura del sistema urbano y, con ello, reduce la probabilidad de extraer inferencias injustificadas.

En la sección siguiente emplearé las distribuciones rango-tamaño, con la precaución y el escepticismo que demanda el debate reseñado, para ordenar la masa de datos sobre el crecimiento urbano y examinar algunas de las hipótesis formuladas sobre el proceso de urbanización europeo.

Las distribuciones rango-tamaño de Europa

En esta sección las distribuciones rango-tamaño serán presentadas y analizadas primero para el conjunto de Europa y para sus divisiones más amplias (Europa septentrional y Europa mediterránea). Después dirigiremos la atención a una selección de sistemas urbanos nacionales. En el capítulo 11, la experiencia europea será comparada con respecto a algunos otros sistemas urbanos del mismo rango en el mundo.

La figura 6.2 presenta una selección de distribuciones rango-tamaño para el conjunto de Europa desde principios del siglo XIV a la actualidad. ¿Qué se puede decir sin riesgos sobre el proceso de crecimiento urbano a largo plazo a partir de esta figura?

En 1500, las ciudades de Europa situadas por debajo del rango número 20 formaban una distribución loglineal, aunque con un coeficiente de pendiente muy bajo (—0,63). La inclusión de las ciudades mayores hubiera reducido esa pendiente todavía más, porque esas ciudades quedan todas por debajo de la línea de regresión esbo-

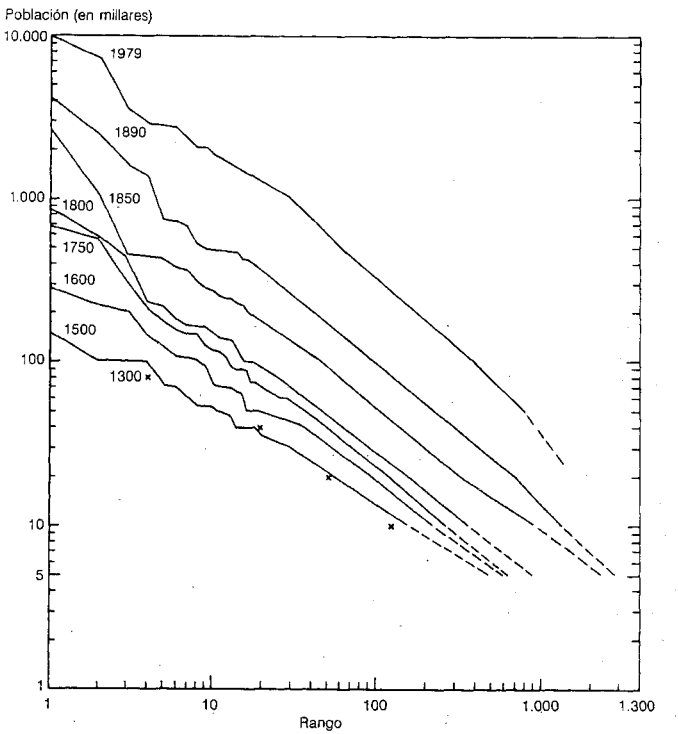


FIGURA 6.2

Distribuciones rango-tamaño: Europa, 1300-1979

zada por las ciudades menores, de tal manera que las cuatro primeras ciudades casi llegan a dotar a la distribución de una cima plana. Para obtener una cierta perspectiva sobre los datos de 1500, he señalado con cruces los puntos que corresponden a las estimaciones de J. C. Russell sobre el número de ciudades europeas por categorías dimensionales, calculadas para principios del siglo XIV. Esas estima-

ciones, basadas en datos obtenidos y tratados de maneras diferentes a los míos, generan una distribución que es llamativamente similar a la que yo propongo para 1500: sólo su estimación del número de ciudades de 10.000-20.000 habitantes, probablemente la menos segura de sus estimaciones, difiere sustancialmente del perfil de 1500.

Las distribuciones de 1300 y 1500 reflejan ambas un bajo nivel de integración de las diversas regiones de Europa. En la jerga de Smith son ejemplos didácticos de un sistema premoderno «inmaduro». En la medida en que el mundo urbano medieval consistió en la generación de un cierto número de pequeños sistemas urbanos, relativamente autárquicos, su agregación en una sola distribución rango-tamaño tiene que producir por fuerza un extremo superior aplanado seguido por una pendiente débil. Más notable es la persistencia de esta característica en el conjunto de Europa en 1500. Ciertamente, la aparente estabilidad a largo plazo de la jerarquía urbana medieval a través de las vicisitudes de la Peste Negra y de la «crisis feudal» obliga a que nos preguntemos acerca de las relaciones de las ciudades con el resto de la sociedad europea bajomedieval.[22]

En 1500 el bajo nivel de integración de los subsistemas se manifiesta de la forma más exagerada en la Europa septentrional, particularmente en los territorios situados más allá de las antiguas fronteras de la urbanización romana efectiva, más allá del Rin y del Danubio. Casi una docena de ciudades de 20.000-45.000 habitantes comparten las posiciones superiores de la distribución en este vasto territorio: algunas, como Copenhague y Londres, situadas en la cima de las bastante discontinuas jerarquías urbanas de Escandinavia y Gran Bretaña; otras, como Colonia, Nuremberg y Utrecht, disfrutando de los beneficios de poderes y privilegios administrativos, eclesiásticos y económicos sobre regiones más limitadas; y otras todavía, las ciudades hanseáticas, participando en una alianza comercial que específicamente trataba de impedir la subordinación de todos sus miembros a un solo gran centro mercantil. En general, no sería razonable afirmar la existencia de uno o unos pocos sistemas urbanos en la Europa de principios del siglo XVI.

El siglo de expansión económica y demográfica que empezaba trajo consigo un crecimiento urbano sustancial. Las distribuciones rango-tamaño para Europa y para sus dos grandes regiones en 1600 se separan todas ellas vigorosamente hacia arriba y hacia la derecha con respecto a las de un siglo antes, y expresan tanto incrementos

en la población de las ciudades (el impulso vertical) como la entrada de nuevas ciudades, es decir, el paso del umbral de 10.000 habitantes por parte de ciudades ya existentes (lo que produce el desplazamiento de la curva hacia la derecha). Ciudades de todos los tamaños y de todas las regiones participaron en este proceso de crecimiento, con una tendencia a que crecieran más rápidamente las ciudades mayores y, lo que es más notable, con la emergencia de algunas ciudades del grupo de ciudades dominantes en la etapa medieval hasta asumir posiciones en los lugares superiores de las distribuciones rango-tamaño.

Esos fenómenos se reflejan en las mayores pendientes de las distribuciones de 1600 con respecto a las de 1500 (para Europa —0,72 en 1600 y —0,63 en 1500) y en la desaparición de la cumbre aplanada, a medida que Nápoles, París, Londres y Amsterdam (esta última en un proceso de crecimiento simétrico a la decadencia de Amberes) crecían hasta alcanzar niveles de población inéditos en el mundo urbano medieval.

Al comparar las distribuciones de 1500 y 1600, uno siente la tentación de proponer como hipótesis que en el siglo transcurrido entre ambas fechas el nivel de integración económica se estaba elevando y que se estaba desarrollando una jerarquía urbana que iba a empezar la fusión de los numerosos sistemas urbanos regionales. Este proceso es ciertamente más claro en la Europa septentrional que en la mediterránea (véanse las figuras 6.3 y 6.4). En este último caso, el gran tamaño alcanzado por Nápoles en 1600 no debe interpretarse como indicativo de que tal ciudad había adquirido funciones de cabecera de un sistema de ciudades de ámbito mediterráneo, ni siquiera de ámbito italiano; tras ella se sitúan cinco o seis ciudades casi del mismo tamaño, Venecia, Génova, Milán, Sevilla, Lisboa y pronto Madrid, cada una de ellas presidiendo un sistema regional o colonial.

Es bastante diferente el modelo de crecimiento urbano que emerge en la Europa noroccidental, donde una distribución rango-tamaño irregular y con extremo superior aplanado fue sustituida dentro del siglo por una distribución más cercana a la loglineal, con Londres, la ciudad mayor, mostrando no sólo una primacía en el contexto de las Islas Británicas sino también en la jerarquía urbana de toda la Europa noroccidental. Sería equivocado inferir de ello que Londres dominaba directamente de un modo u otro la totalidad de este amplio

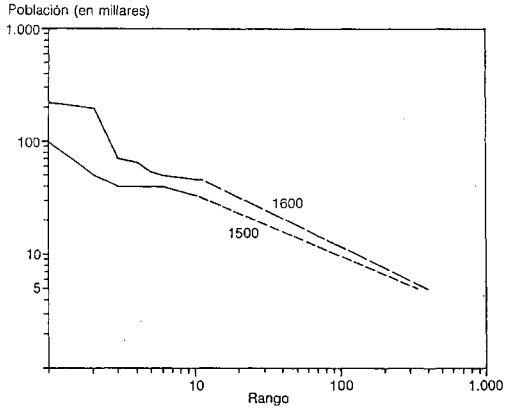


FIGURA 6.3

Distribuciones rango-tamaño: Europa septentrional, 1500-1600

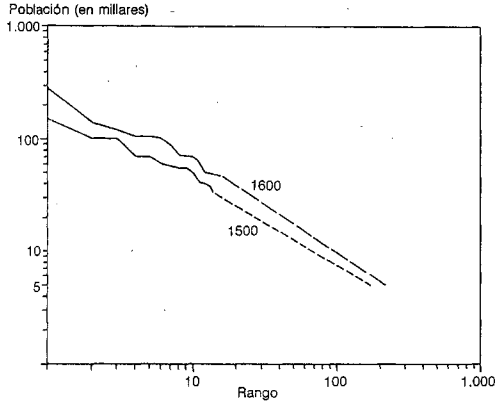


FIGURA 6.4

Distribuciones rango-tamaño: Europa mediterránea, 1500-1600

territorio, pero puede concluirse que en el curso del siglo XVI las mayores ciudades de la Europa noroccidental iban quedando más integralmente ligadas, en el sentido de que las fuerzas actuantes en una de ellas afectaban más poderosamente y con menos diferencia de tiempo las actividades y la posición relativa de las otras ciudades que un siglo antes.

Los perfiles observados en el siglo XVI persistieron hasta las primeras décadas del siglo XVII, pero en el período siguiente, y particularmente en las décadas alrededor de 1650, esos modelos de crecimiento urbano desaparecieron para ser reemplazados por una completa reordenación de la jerarquía urbana de Europa: aquel proceso de crecimiento urbano en que participaban las ciudades de todas las dimensiones y en todas las regiones cedió ante un crecimiento urbano rigurosamente selectivo. La distribución rango-tamaño para la Europa septentrional pasó a tener una pendiente mucho más acusada (1600, —0,62; 1650, —0,71; 1700, —0,77) a medida que las ciudades mayores crecían y las pequeñas se estancaban (figura 6.5).

Al mismo tiempo, la Europa mediterránea sufrió un drástico descenso de la dimensión de sus ciudades, que condujo a una contracción del número de ciudades por encima del umbral de 10.000 habitantes y a una distribución rango-tamaño en cierta medida con menor pendiente (1600, —0,85; 1650, —0,81; 1700, retorno a —0,84; véase la figura 6.6). Incluso dentro de este colapso urbano ampliamente compartido, algunas ciudades grandes lograron continuar su crecimiento o recobrarse rápidamente y recuperar su posición anterior. En 1750, la distribución rango-tamaño es llamativamente similar a la de 1600 (véase la figura 6.7), salvo que las nueve o diez ciudades mayores han mejorado su posición relativa con respecto al resto de la distribución.

La urbanización de Europa cobró claramente un nuevo carácter durante el siglo XVII. Las distribuciones rango-tamaño llaman la atención tanto sobre los diversos caminos seguidos por la Europa septentrional y la mediterránea como sobre la bruscamente incrementada concentración de población urbana en las ciudades mayores del sistema urbano en una y otra parte. A principios del XVIII se ofrece una jerarquía de ciudades que sitúa las ciudades dominantes no sólo a la cabeza de extensos subsistemas urbanos sino desarrollando funciones que sirven para integrar a Europa en un sistema urbano único aunque débilmente trabado.

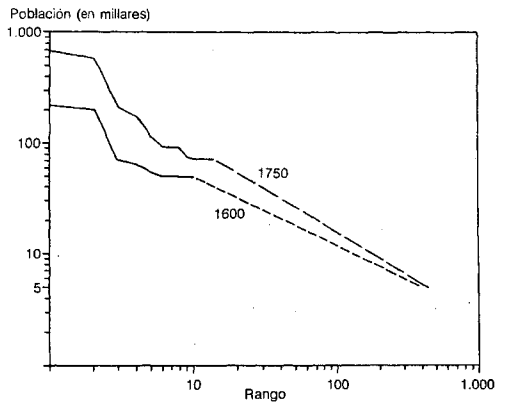


FIGURA 6.5

Distribuciones rango-tamaño: Europa septentrional, 1600-1750

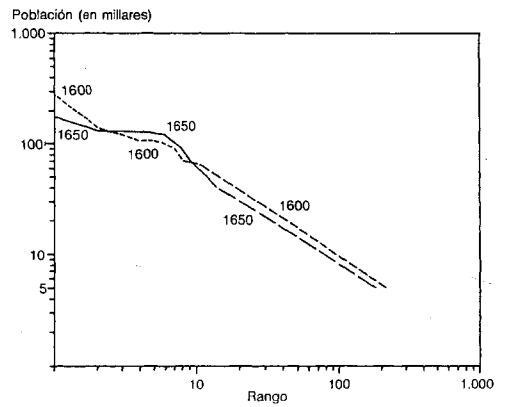


FIGURA 6.6

Distribuciones rango-tamaño: Europa mediterránea, 1600-1650

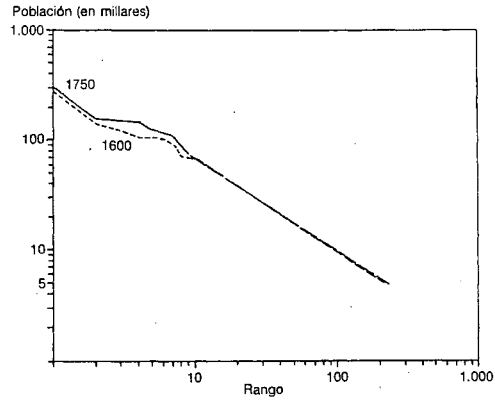


FIGURA 6.7

Distribuciones rango-tamaño: Europa mediterránea, 1600-1750

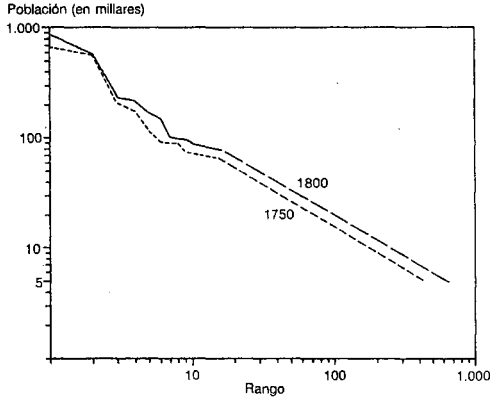


FIGURA 6.8

Distribuciones rango-tamaño: Europa septentrional, 1750-1800

La extensión de la formación jerárquica urbana de toda Europa alcanzada a principios del siglo XVIII no fue sobrepasada en las décadas siguientes. Las pendientes de las distribuciones rango-tamaño de 1700 y 1750 (—0,8) representan un punto álgido que ya no fue conseguido más, y mucho menos superado, hasta 1890. Cuando nos guiamos por las distribuciones rango-tamaño, el siglo posterior a 1750, el siglo de la Revolución industrial, destaca con respecto a la historia anterior desde 1500 a 1750 y con respecto a lo que iba a seguir en el siglo posterior a 1850.

El crecimiento urbano del conjunto de Europa entre 1500 y 1750 puede ser sintetizado como un proceso de crecimiento selectivo de las ciudades que paso a paso va convirtiendo una distribución rango-tamaño marcadamente «cóncava» (pendiente suave con extremo superior aplanado) en otra que se aproxima a la lognormalidad y que presenta una pendiente mucho más acusada. La distribución giró literalmente en el sentido de las agujas del reloj sobre un eje situado en la parte inferior derecha, hecho que refleja el número relativamente estable de ciudades a lo largo de todo el período. Es una manera bastante abstracta de decir que el crecimiento urbano estuvo concentrado en las grandes ciudades y en aquellas cuyo crecimiento persistió el tiempo suficiente como para que se convirtieran en grandes y que la urbanización no se caracterizó por el «nacimiento» de numerosas nuevas ciudades.

El siglo posterior a 1750 difiere en que ahora son las pequeñas ciudades las que crecen desproporcionadamente mientras que, como fenómeno relacionado, la emergencia de nuevos asentamientos urbanos amplía la dotación de ciudades europeas. Hasta 1800 este nuevo modelo de crecimiento urbano es esencialmente una característica de la Europa septentrional (véase la figura 6.8). En la primera mitad del siglo XIX, las ciudades mediterráneas se unen al proceso. No sólo crecieron numerosas ciudades pequeñas y nuevos asentamientos urbanos, sino que la mayor parte de la docena de mayores ciudades de Europa destacaron por la lentitud de su expansión. De nuevo, ese rasgo se presentó primero en la Europa septentrional a finales del siglo XVIII y a principios del XIX en el sur. La distribución general para la Europa de 1850 continúa siendo lognormal, pero con una pendiente un poco más suave que antes, mientras que la ciudad más grande, Londres, alcanza por primera vez una supremacía clara sobre el resto de ciudades. Esas características son verdaderas para la Euro-

pa noroccidental en una forma exagerada; en la región mediterránea la distribución de 1850, aunque presenta también una pendiente menos acusada que un siglo antes, continúa siendo claramente «cóncava» en su cima.

La cronología del fin del «interludio» de urbanización desde abajo varía de una región a otra. En Inglaterra el crecimiento urbano conducido por las ciudades mayores se afirma de nuevo a partir del decenio de 1820, lo cual sucede en Francia en el decenio de 1840 y en los países mediterráneos, que tienen datos menos precisos, probablemente después de 1850. Los contornos de la urbanización europea de los siglos XIX y XX son bien conocidos por una larga serie de publicaciones, entre las que destaca la obra pionera de Adna F. Weber, una de cuyas conclusiones era que «el proceso de concentración de población es de tendencia centralizadora, es decir, que las grandes ciudades están creciendo más rápidamente que las pequeñas y están absorbiendo la mayor parte del incremento urbano».[23] Este proceso es atribuido comúnmente a los efectos de la industrialización, de tal manera que se piensa que la «edad de las grandes ciudades» se origina en la Revolución industrial. El perfil de las distribuciones rango-tamaño que estamos discutiendo obliga a una interpretación bastante diferente. La posición dominante de las grandes ciudades, señalada por su absorción de «la mayor parte del incremento urbano», fue un resultado del siglo XVII. En realidad, la era de la Revolución industrial invirtió el proceso o lo cuestionó hasta que el crecimiento de las grandes ciudades se reafirmó con el advenimiento de los ferrocarriles. Incluso entonces, el proceso de concentración urbana del siglo XIX no debe ser exagerado. La distribución rango-tamaño para 1890, basada en los datos de Weber, corregidos en unos pocos casos, es tal vez la más próxima a una distribución loglineal en todo su recorrido de las mostradas en la figura 6.2. El crecimiento de grandes ciudades por debajo de la situada en primer lugar, Londres, erosionó la posición predominante de esta urbe. Pero ese crecimiento, principalmente concentrado en Alemania y Francia, restauró a grandes rasgos el tipo de distribución rango-tamaño, definido por su pendiente y por su aproximación a la loglinealidad, que prevalecía a mediados del siglo XVIII.

Los sistemas urbanos del siglo XX son enormemente difíciles de comparar con los de tiempos anteriores. Como los elementos del sistema no son ya por lo general ciudades sino áreas metropolitanas,

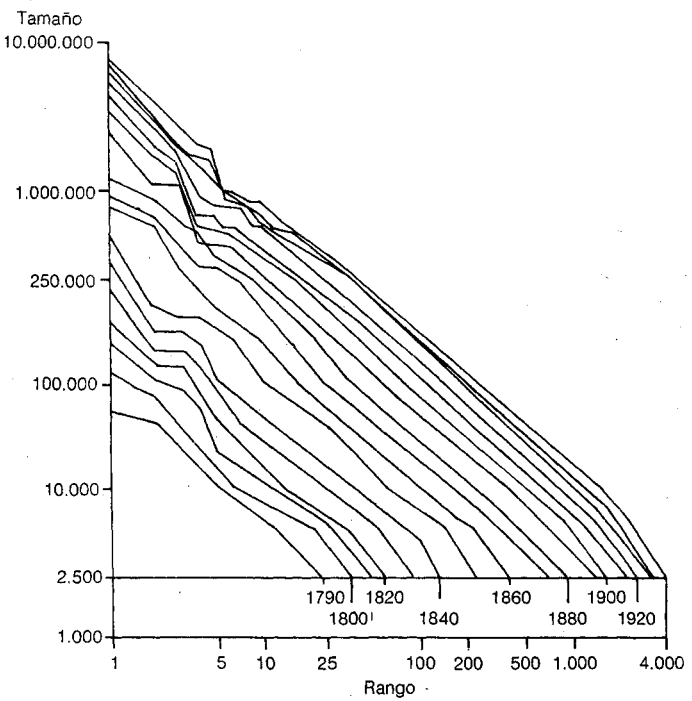


FIGURA 6.9

Distribución rango-tamaño de las ciudades de los Estados Unidos, 1790-1950

las distribuciones rango-tamaño y otras descripciones estadísticas de la estructura urbana pueden variar considerablemente de acuerdo con la amplitud de miras con que sea calculada la población metropolitana. La distribución rango-tamaño que mostramos para 1979 se basa en datos de población consignados en censos nacionales. Cuando la documentación lo permitía, he usado la población de las áreas me-

tropolitanas, pero no se ha intentado unificar las distintas convenciones nacionales. En conjunto, las distribuciones nos sorprenden por su similitud general con las de las centurias anteriores. La pendiente continúa claramente por debajo de —1 (—0,81) y es cóncava en su extremo superior, por primera vez desde el siglo XVII.

En el repaso de los esfuerzos de los geógrafos por dotar de sentido a las distribuciones rango-tamaño, destacaba la expectativa de que en sistemas urbanos amplios el crecimiento de las ciudades de una determinada categoría dimensional sea, en general, proporcional a su tamaño inicial. Esta «ley del efecto proporcionado» subyace a la expectativa de Berry de que los sistemas urbanos cuyas ciudades crecen «como resultado de la actuación de un amplio número de factores independientes que influyen en el crecimiento» alcanzarán finalmente distribuciones lognormales, sin importar su configuración inicial, y que el estadio de estabilidad de un sistema urbano de ese tipo será también una distribución lognormal de los tamaños de las ciudades.[24] Un ejemplo clásico de la evolución de un sistema urbano de este tipo es la distribución rango-tamaño de las ciudades de los Estados Unidos a lo largo del período 1790-1950, reflejado en la figura 6.9. De una década a la siguiente las distribuciones rango-tamaño se mantienen paralelas. La preservación de la misma pendiente general significa que la tasa media de crecimiento para las ciudades en cada categoría dimensional es proporcional a su tamaño inicial. Para conseguir esa regularidad debe de haber existido también un equilibrio largamente establecido entre el crecimiento de las ciudades integrantes del sistema, o sea, la causa del impulso vertical, y la tasa de introducción de nuevas ciudades que amplían el sistema urbano en su conjunto, esto es la causa del deplazamiento horizontal.

A estas alturas, ya debe estar suficientemente claro que el modelo europeo no encaja con ninguna de esas previsiones. Para empezar, no hay introducción regular de nuevas ciudades. Desde la Alta Edad Media hasta la mitad del siglo XVIII, el número de ciudades en esta parte del mundo ocupada de antiguo cambió poco. La era de la primera industrialización aumentó esta dotación de ciudades, pero a mediados del siglo XIX el ritmo de incorporaciones se hizo de nuevo más lento. De acuerdo con esto, las distribuciones de la figura 6.2 tienden a agruparse en torno a dos pivotes, uno para las distribuciones de 1500-1700, y otro, más a la derecha, para las distribuciones

posteriores a 1850. Cada pivote señala una dotación relativamente estable de ciudades.

El próximo rasgo que merece subrayarse es que no hay período en el que el crecimiento urbano pueda ser caracterizado como proporcional al tamaño inicial de las ciudades. En general, los constantes cambios de la pendiente de las distribuciones rango-tamaño indican esto. Esas distribuciones son el producto de tasas de crecimiento que variaron de forma diferente según el tamaño de las ciudades. Para ilustrar la significación de lo que, visualmente, es difícil de distinguir y que debe aparecer como diferencias triviales de las pendientes, pueden usarse dos técnicas.

Las figuras 6.10 y 6.11 muestran el diagrama de dispersión de las ciudades europeas por tamaños para los intervalos 1600-1750 y 1750-1800 respectivamente. Cada ciudad es representada por un punto determinado por su tamaño en el año inicial, medido en el eje de abscisas, y en el último del período, medido en el eje de ordenadas. Usando una escala doblemente logarítmica, el resultado sería que si, en general, las ciudades de todos los tamaños creciesen de manera proporcional a su dimensión inicial, los puntos tenderían a agruparse en torno a una línea de regresión ascendente hacia la derecha con un ángulo de 45 grados. En el caso especial de que no hubiese crecimiento general, esa disposición de los puntos coincidiría con la línea ascendente de 45 grados trazada desde la magnitud más baja de las consideradas, esto es, el umbral de 10.000 habitantes, situada sobre el eje de ordenadas; en un sistema de ciudades en crecimiento la línea de regresión encontraría el eje de ordenadas a la izquierda de la línea imaginaria trazada desde el origen. Esta línea de regresión demostraría que se cumple la ley del efecto proporcionado. Una línea de regresión que no sea paralela a la recta de los 45 grados sugiere la existencia de una relación sistemática entre crecimiento y dimensión: un ángulo de más de 45 grados significa que las tasas de crecimiento aumentan con el tamaño inicial, mientras que un ángulo menor significa que las tasas de crecimiento varían inversamente respecto a la dimensión inicial. Claramente, el diagrama de dispersión para la Europa septentrional en 1600-1750 muestra que las tasas de crecimiento de las ciudades mayores excedieron significativamente las de las ciudades menores, mientras que el gráfico de 1750-1800 muestra exactamente lo contrario.

Una segunda técnica para identificar el modelo de crecimiento

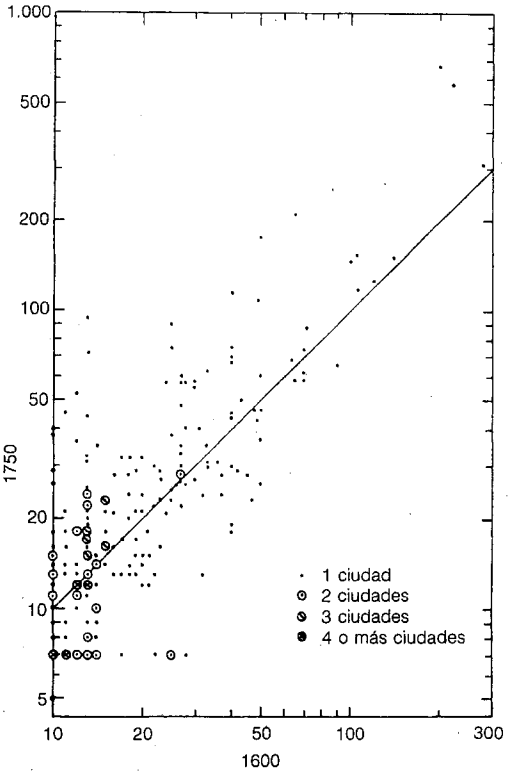


FIGURA 6.10

Diagrama de dispersión de las ciudades, según tamaños, en 1600 y 1750

por tamaños de las ciudades es presentada en la figura 6.12. He calculado el porcentaje en el que ciudades de diversos rangos crecieron durante intervalos de tiempo seleccionados. Así, si la décima ciudad mayor de Europa poseía 60.000 habitantes en 1600 mientras que la ciudad de ese rango en 1500 alcanzaba sólo 30.000, el valor del

rango 10 para el período 1500-1600 es 60 : 30 = 2,0. Cuanto mayor es el índice, más rápido es el crecimiento de las ciudades de ese rango. Por ahora lo que nos importa no es el nivel de los índices sino el perfil que muestra para cada intervalo temporal el conjunto de los índices correspondientes a los diferentes rangos. Para facilitar las comparaciones entre los intervalos los índices se expresan como

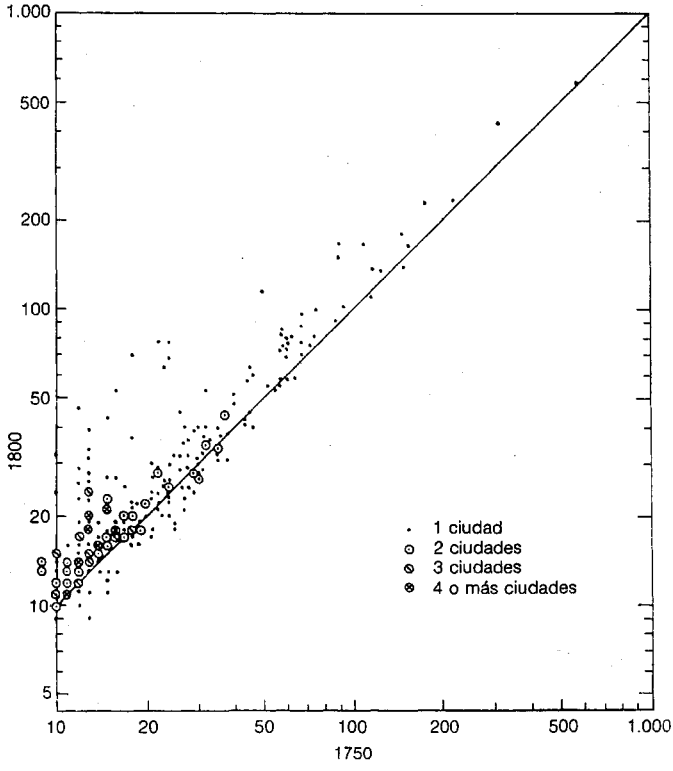


FIGURA 6.11

Diagrama de dispersión de las ciudades, según tamaños, en 1750 y 1800

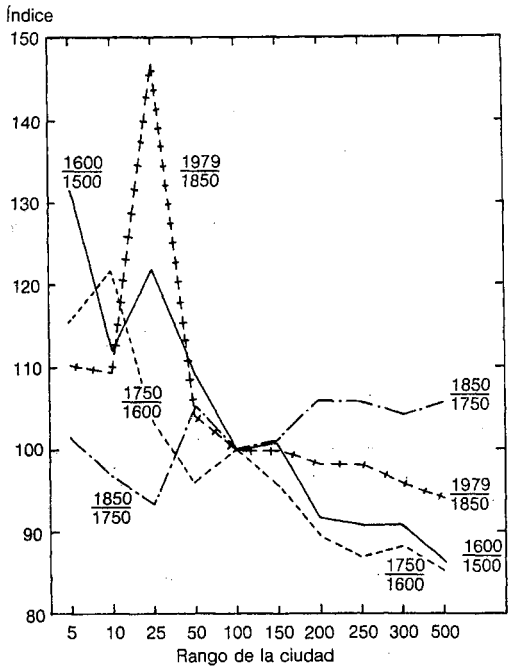


FIGURA 6.12

Índices de crecimiento de la población, por rangos de las ciudades, 1500-1979

porcentaje con respecto al índice del rango 100. Si el crecimiento urbano se concentra en las ciudades mayores, la figura mostrará una disminución de los índices a medida que uno se desplaza desde los primeros a los últimos rangos, es decir, de las grandes a las pequeñas ciudades. Eso sucede, en efecto, en los intervalos 1500-1600 y 1600-1750, pero en 1750-1850 la curva, aunque irregular, se mueve en la dirección contraria, es decir, que las ciudades menores crecían más rápidamente que las grandes.[25]

Después de 1850 se reinstaura la relación entre crecimiento y tamaño de las ciudades típica de los siglos anteriores a 1750, aunque de manera menos clara. La peculiar aguja en el rango 25 se relaciona con la tendencia del siglo XX a que las ciudades grandes situadas inmediatamente por debajo de las metrópolis mayores disfruten de condiciones especialmente favorables para crecer.

Las distribuciones rango-tamaño no «explican» nada por sí mismas. Su valor reside en su poder para describir aspectos específicos del proceso de crecimiento urbano y para comprobar hipótesis acerca de ese proceso. El modelo de crecimiento expresado en las cambiantes pendientes de las líneas de regresión demuestra que las fuerzas que afectan ese crecimiento eran cualquier cosa menos desordenadas e independientes. Eran sistemáticas en el sentido de que el crecimiento urbano era usualmente muy selectivo con respecto a ciertos tipos de ciudades en regiones determinadas y también en el sentido de que los impulsos de crecimiento cambiaron sistemáticamente varias veces. En torno a 1600 un crecimiento urbano orientado principalmente a las grandes ciudades pero muy extendido dio paso súbitamente a una era en que muchas ciudades decayeron mientras el crecimiento pasaba a concentrarse estrictamente en un pequeño número de urbes del norte. Entre la mitad y finales del siglo XVIII este modelo de crecimiento cedió en pro de un crecimiento orientado a las ciudades pequeñas. A mediados del XIX como máximo, emergió un proceso de crecimiento más general, moderadamente favorecedor de las grandes ciudades.

Este análisis de las distribuciones rango-tamaño de Europa establece algunos de los perfiles más amplios del crecimiento urbano. Debe recordarse, no obstante, que no dice nada específicamente acerca del comportamiento de los elementos del sistema urbano, esto es de las ciudades concretas. Las ciudades de cualquier distribución rango-tamaño concreta en un tiempo t pueden, en teoría, redistribuirse hasta conformar una nueva distribución en un tiempo $t + 50$ de maneras diferentes. En el capítulo 7 intentaré descubrir los modelos específicos de comportamiento de las ciudades que generaron el proceso de crecimiento urbano indicado por esas distribuciones. Antes de proceder a esa tarea, el análisis de las distribuciones rango-tamaño será completado mediante el examen de algunas de las entidades nacionales y regionales en las que Europa se halla dividida.

LAS DISTRIBUCIONES RANGO-TAMAÑO DE LOS PAÍSES CONCRETOS

He afirmado que las ciudades de Europa fueron reunidas en un solo sistema urbano en el curso de los siglos XVI y XVII, pero sería ingenuo suponer que las relaciones entre ciudades distantes podían ser intensas en aquel tiempo. Las proclamaciones de que existían relaciones sistemáticas impresionan más cuando se contempla Europa desde una perspectiva global, pues el mundo urbano de Rusia y del Imperio otomano, dejando al margen otras civilizaciones más alejadas, parece ser claramente diferenciable del europeo. Desde una perspectiva interna, el sistema tiene que aparecer como ligado débilmente, compuesto por muchos subsistemas cuyos modelos particulares de jerarquía y crecimiento urbanos difieren entre ellos en aspectos importantes. Pero, ¿hasta qué punto se mantuvieron aparte los unos de los otros? ¿Son las distribuciones para el conjunto de Europa construcciones ilusorias compuestas por sistemas urbanos nacionales o regionales con características eclipsadas dentro de una agregación excesivamente amplia? ¿O puede el estudio de los subsistemas urbanos complementar el análisis presentado hasta ahora para el conjunto de Europa?

Para responder a esas preguntas, procederemos ahora a analizar algunos sistemas urbanos nacionales. Esta escala más reducida nos permitirá profundizar en la contemplación del proceso de crecimiento urbano hasta considerar qué es lo que los perfiles cambiantes de las distribuciones pueden sugerir acerca del modo de organización de las economías regionales o nacionales y de su explotación por el sistema de ciudades. Aquí entrarán los conceptos interpretativos de primacía, lognormalidad y concavidad, presentados en la primera sección de este capítulo, al preguntarnos si las naciones y regiones de Europa experimentaron alguna progresión característica de las distribuciones rango-tamaño a medida que sus economías iban siendo más orientadas hacia el mercado, más capitalistas, industriales o modernas.

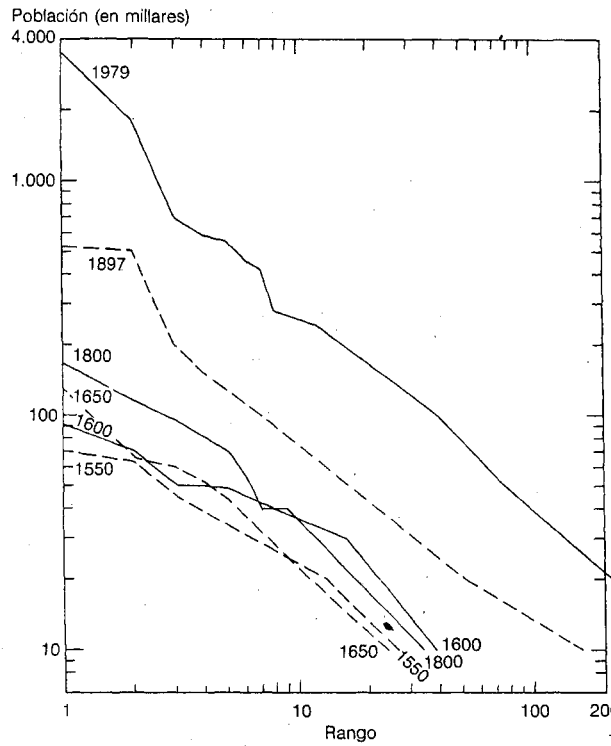


FIGURA 6.13

Distribuciones rango-tamaño: España, 1500-1979

España

Durante su ascenso como potencia europea y colonial en el siglo XVI, la España de los Habsburgo creció sustancialmente sin alterar el perfil cóncavo de su distribución rango-tamaño, manteniendo la forma que Carol Smith considera sintomática de un sistema

urbano inmaduro. En el colapso demográfico, económico y político del siglo XVII, la distribución rango-tamaño de las enfermas ciudades españolas se desplazó hasta aproximarse a la lognormalidad cercana a la pendiente de —1, esto es pasó a coincidir con la regla rango-tamaño. Este sorprendente resultado demostró ser algo duradero, pues en los siglos XIX y XX el sistema urbano de España se ha mantenido cercano a la curva de la regla rango-tamaño con las excepciones notables de Madrid y, sobre todo, de Barcelona, que se mantuvieron por encima del resto de la distribución como ciudades primarias.

Obviamente, la España de 1650 no se hallaba dotada verdaderamente de un sistema urbano moderno. La nueva distribución era el producto de la combinación de dos fenómenos distintos: en primer lugar, la decadencia de muchos centros regionales que provocó que amplias áreas de Castilla quedaran al margen de los bienes y servicios de la economía mercantil, y en segundo lugar, el rápido crecimiento de Madrid como el centro administrativo parasitario de un vasto imperio.[26] Sería ingenuo inferir del perfil de esas distribuciones rango-tamaño aisladas que el sistema urbano español después de 1600 había adquirido mayor grado de integración o era más moderno en cualquier otro sentido. Del mismo modo, ni una ni otra de las tendencias que acabamos de mencionar en el siglo XVII pueden ser explicadas mediante factores internos de España; el colapso urbano formaba parte y era una parcela del fenómeno más amplio del eclipse del Mediterráneo,[27] mientras que el ascenso de Madrid estaba relacionado obviamente con el imperio europeo y colonial de los Habsburgo.

Italia

Puesto que Italia constituía con seguridad la más urbanizada de las grandes áreas de Europa en 1500, el carácter y la evolución de su jerarquía urbana revisten un interés especial. Italia era entonces el recipiente de tres de las cuatro ciudades europeas con 100.000 o más habitantes y de diez de las dieciocho con más de 40.000. Dada la división de Italia en numerosas jurisdicciones políticas uno puede dudar de la legitimidad de tratar esa «expresión geográfica» como un sistema urbano único. Por ello, después de considerar Italia como

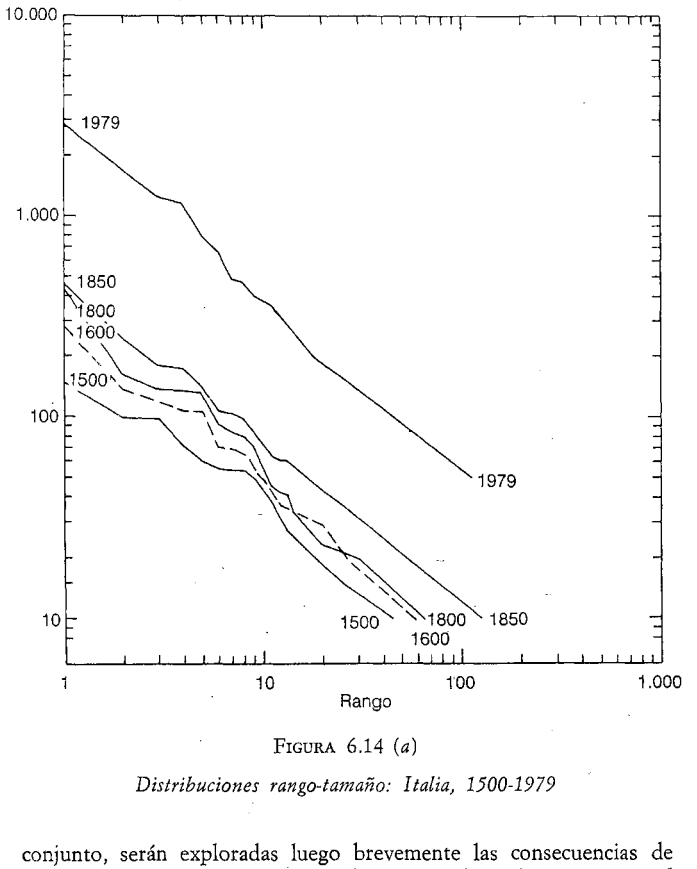


FIGURA 6.14 (*a*)

Distribuciones rango-tamaño: Italia, 1500-1979

conjunto, serán exploradas luego brevemente las consecuencias de su división en dos importantes subregiones: la Italia septentrional (territorio 10) y la Italia meridional, esencialmente el antiguo reino de Nápoles (territorio 12).

En 1500, las ciudades de Italia formaban una distribución rango-tamaño cóncava del tipo que sugiere la presencia de subsistemas

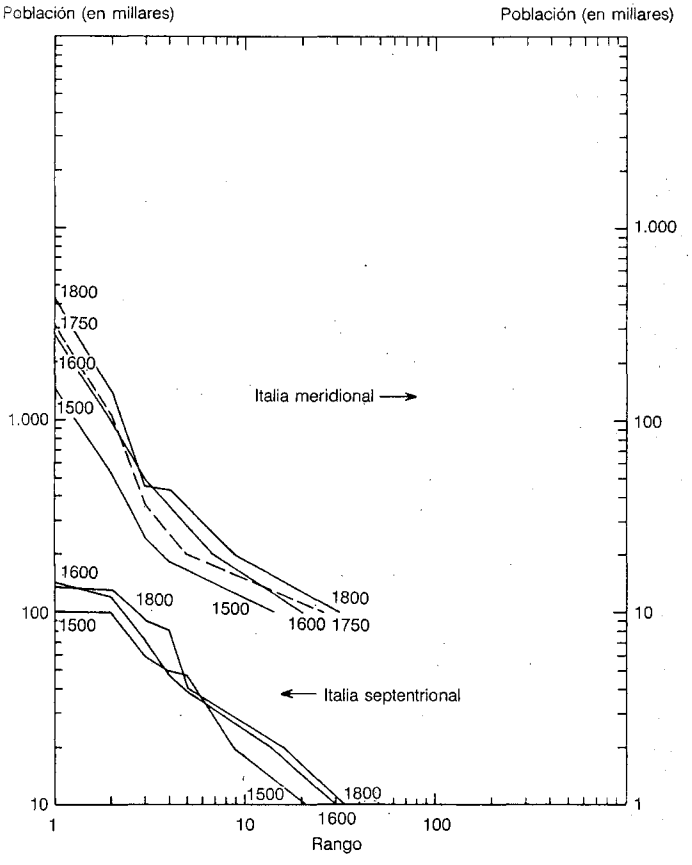


FIGURA 6.14 (*b*)

Distribuciones rango-tamaño: Italia septentrional e Italia meridional, 1500-1800

relativamente autónomos encabezados por alguna de las muchas grandes ciudades de dimensión similar: Nápoles, Venecia, Milán, Palermo, Génova, Roma y Florencia. Las posiciones superiores de la distribución italiana presentaban los signos de lo que Smith llama sistema premoderno «inmaduro», a despecho del carácter relativamente avanzado de la economía de Italia y de que Venecia y Génova encabezaban sistemas urbanos situados en gran parte fuera de Italia, como, por razones diferentes, pasaba con Roma. Tal «imperialismo» parecería invitar a la creación de una situación de primacía,[28] pero la jerarquía urbana de Italia permanecía decididamente descentralizada.

En 1600 el sistema se había expandido y en particular las grandes ciudades crecieron con vigor, sin alterar sustancialmente el perfil cóncavo de la distribución rango-tamaño. Los retrocesos demográficos del siglo XVII y la recuperación limitada que siguió causaron que la distribución de 1800 se sitúe muy poco por encima de aquélla. Con la notable pero difícilmente explicable excepción de la ciudad mayor, Nápoles, que creció de manera sustancial, los tamaños de las ciudades de Italia parecen fluctuar al azar. Esto modificó los detalles pero no la imagen global de las distribuciones rango-tamaño, que mantuvieron su perfil cóncavo con el cuerpo principal de la distribución, por debajo del rango 5, cercano a la regla rango-tamaño.

El rápido crecimiento de las ciudades menores en la primera parte del siglo XIX transformó por vez primera la distribución rango-tamaño en una loglineal en todo su recorrido, pero con una pendiente apreciablemente menor que antes (—0,81). El crecimiento urbano moderno desde la unificación política de la península itálica (1860) ha producido, tal vez por una ironía de la historia, una ligera reversión al modelo más antiguo, anterior al siglo XIX. En 1979, como en 1500, el cuerpo principal de la distribución es loglineal con una pendiente cercana a —1 mientras que las grandes ciudades, las tres mayores en este caso, son «demasiado pequeñas».

Cuando se examinan por separado las jerarquías urbanas de la Italia septentrional y de la meridional aparecen dos perfiles diferentes y muy contrastados. En el norte, rico en ciudades y densamente urbanizado, el liderazgo compartido de 1500 pasó a ser más pronunciado todavía en períodos posteriores, cuando Génova y Turín ascendieron gradualmente hasta unirse a Venecia y Milán en las posiciones de cabeza de unas distribuciones que adquirían, si acaso,

menor pendiente a medida que avanzaban los tiempos. En el reino de Nápoles, la primacía de la capital dominaba una distribución por lo demás convexa que, como dato interesante, ofrecía casi exactamente el mismo perfil en 1800 que en 1500.

En el contexto del método analítico de Carol Smith, la urbanización de la Italia meridional no era tan peculiar a causa del enorme tamaño de Nápoles como por el subdesarrollo de las ciudades de rangos inmediatos, después de Palermo, la segunda ciudad. En otras palabras, más que preguntarse cómo Nápoles llegó a ser tan grande, los historiadores tendrían que preocuparse, según eso, de por qué las ciudades de rangos intermedios no eran más grandes. Desde luego, esto sólo si se afirma que la regla rango-tamaño es la normalidad con la cual debe juzgarse toda jerarquía urbana. En este caso, Nápoles en 1500 y de nuevo entre 1650 y 1750 tenía aproximadamente la dimensión «apropiada» para la ciudad principal de una jerarquía urbana regular.

Independientemente de la técnica usada para interpretar los sistemas urbanos de Italia, siempre queda un resultado problemático: la Italia meridional soportaba el peso de una enorme ciudad, cuyo tamaño cuesta justificar, y la septentrional poseía varias ciudades cuyas extensas funciones internacionales en el siglo XVI podrían haber llevado fácilmente a una situación de primacía, y sin embargo la distribución rango-tamaño permaneció claramente cóncava. La combinación de esas distribuciones en un sistema urbano «italiano» resulta, pues, ser altamente equívoco. Si los subsistemas de la península están relacionados entre sí, debería ser más en un contexto mediterráneo que en un contexto estrictamente italiano.

Francia

Francia es el único gran Estado europeo en que puede esperarse hallar una jerarquía de ciudades que corresponda a las expectativas de la teoría del lugar central y, presumiblemente, de la regla rango-tamaño. La centralización administrativa, perseguida por los monarcas absolutistas de los siglos XVII y XVIII, sumada a la demanda comercial de los productos agrícolas de una unidad política extensa, hace plausible tal esperanza. En 1500, la distribución rango-tamaño muestra que París, la ciudad mayor, tiene una posición de ligera primacía,

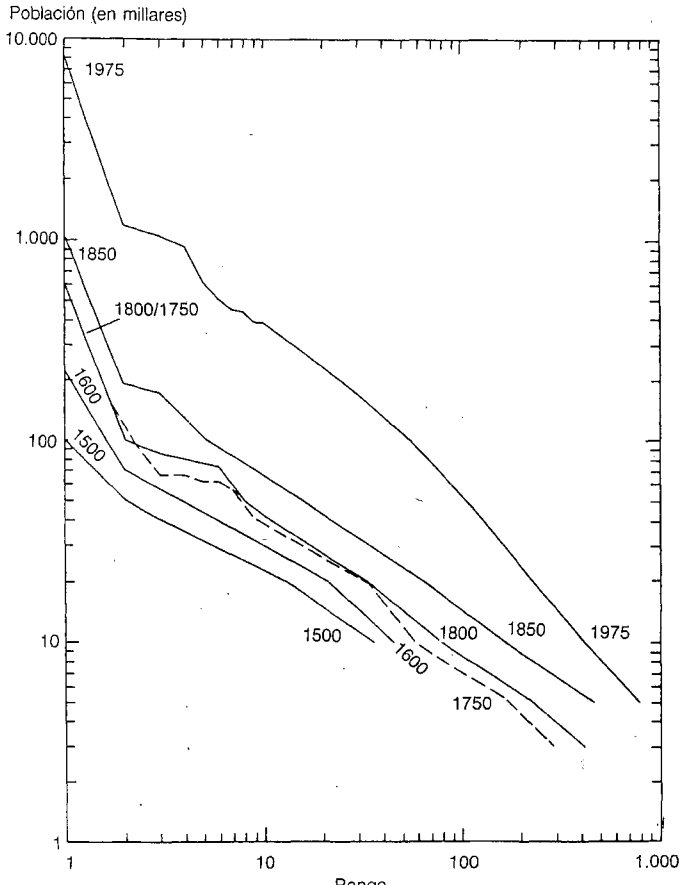


FIGURA 6.15

Distribuciones rango-tamaño: Francia, 1500-1979

una primacía que irá siendo regularmente más pronunciada hasta 1750; pero el resto de la distribución muestra un perfil muy poco acusado (—0,56), que se eleva sólo ligeramente hasta 1850 (—0,66).

Este persistente perfil de las dimensiones de las ciudades ilustra perfectamente los problemas derivados de aceptar el concepto de primacía premoderna introducido por Carol Smith. Esta autora describiría el sistema urbano francés como cóncavo e inmaduro e interpretaría el hecho de que casi todas las ciudades quedan por debajo de las expectativas de la regla rango-tamaño como consecuencia de las imperfecciones del mercado de trabajo que limitan el flujo de mano de obra rural hacia las ciudades, particularmente hacia los centros provinciales. Sin embargo, una jerarquía de ciudades acorde con la regla rango-tamaño en 1500 hubiera requerido una población de 360.000 habitantes para la ciudad principal, en vez de los 100.000 que tenía aproximadamente París, y que la población residente en ciudades de al menos 10.000 habitantes sumara tres veces más de lo efectivo. Pero ningún territorio extenso podría haber soportado el 30 por 100 de su población concentrado en ciudades en las condiciones económicas de la época.

La técnica de Smith consiste en ajustar la regla rango-tamaño a la ciudad *menor*, pero uno puede también derivarla de la ciudad más grande, en este caso París. En 1500 la segunda ciudad, Lyon, se adecúa perfectamente a la regla, con la mitad de efectivos de población que la capital, y la tercera, Ruán, no queda lejos de su dimensión «previsible». Pero este procedimiento llega a la absurda conclusión de que Francia «debería» haber contado sólo con diez ciudades de 10.000 o más habitantes en 1500, cuando poseía más de treinta. Claramente, Francia necesitaba muchas ciudades para organizar efectivamente su vasto territorio, pero no podía, en esos siglos, sostener un tercio de su población en empleos y localizaciones urbanos. La «solución» a estas determinaciones fue el tipo de distribución rango-tamaño ya evidente en 1500, que continuaba caracterizando a Francia hasta mediados del siglo XIX.

Sólo después de 1850 quedó alterado este modelo tan duradero. En ese tiempo, mientras París preservaba su posición de primacía, crecieron las ciudades intermedias hasta contener una proporción mucho más amplia del total de población urbana; pero incluso en la actualidad, la distribución por debajo del número de rango 1 forma una curva que no alcanza la regla rango-tamaño.

De las distribuciones nacionales examinadas hasta ahora, la francesa es la única que parece comprensible a partir del desarrollo interno de Francia. A pesar de ello, sus contornos sugieren al analista de los sistemas urbanos del siglo XX una falta de cohesión nacional. Irónicamente, las jerarquías urbanas de España e Italia parecen a menudo conformarse mejor al ideal moderno, pero una mínima familiaridad con las historias de esos países basta para entender que eso es una ficción. Esas jerarquías son más bien el producto de factores políticos y económicos diversos que sirven para demostrar que los subsistemas urbanos a menudo no comprendían todo el territorio de los Estados nacionales contemporáneos y que estaban expuestos a importantes influencias del exterior; en otras palabras, que eran parte de un sistema urbano europeo.

Alemania

En los siglos XVI y XVII, Alemania, fragmentada políticamente, poseía un amplio repertorio de centros regionales, pero ninguna ciudad integraba esos centros ni política ni económicamente, como lo muestra con claridad insuperable la distribución rango-tamaño de 1600, profundamente cóncava.

Entre el siglo XVII y principios del XIX, mucho antes de la unificación alemana, diversos procesos, como el ascenso del Estado prusiano, las iniciativas comerciales de la ciudad-Estado de Hamburgo y un desarrollo agrícola y demográfico ampliamente difundido se combinaron para transformar la distribución de 1600 en otra aproximadamente lognormal con una pendiente de —0,67 en 1800. Lo más destacable aquí es que la competencia de varias ciudades en lucha por asumir nuevas funciones con respecto a extensas partes de la Europa central tuvo el efecto de dotar a «las Alemanias» de una jerarquía urbana bien organizada en ausencia de un Estado unificado.

La caracterización de la distribución rango-tamaño de la Alemania actual depende de la manera en que sean tratadas las dos Alemanias, la dividida ciudad de Berlín y las ciudades industriales del Ruhrgebiet. Si las numerosas y contiguas ciudades del Ruhr son contempladas como área metropolitana, Alemania posee una ciudad primaria gigantesca, que se puede pensar que es la mayor del conti-

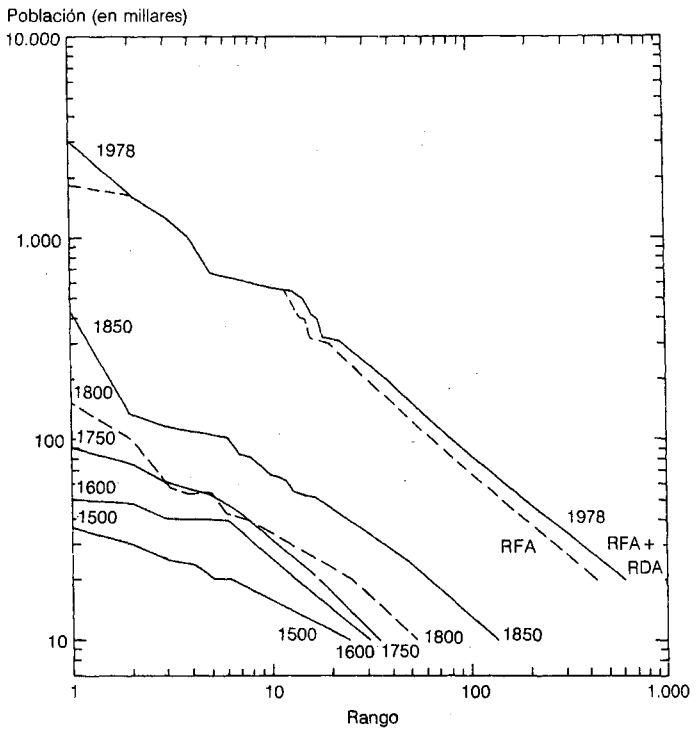


FIGURA 6.16

Distribuciones rango-tamaño: Alemania, 1500-1978

nente.[29] Si no se tratan de ese modo, resulta que Alemania posee un gran número de ciudades medias. Si las dos partes de Berlín son vistas como entidades distintas, como de hecho son hoy por hoy, la que fue ciudad primaria del Imperio alemán se disuelve. Si la República Federal es contemplada como la sucesora de la más extensa «Alemania» de tiempos pasados, las comparaciones históricas de las jerarquías urbanas resultan equívocas, por no decir absurdas. Para

ilustrar cómo pueden variar las cosas, la figura 6.16 muestra dos versiones de la distribución rango-tamaño en 1978: la línea de trazos representa la República Federal más Berlín occidental y trata las ciudades del Ruhr como elementos separados, y el trazo continuo presenta las dos Alemanias combinadas y mezcla las dos partes de Berlín en una sola ciudad. La distribución para Alemania Occidental muestra que el corazón industrial de Europa posee, a pesar de todo, un sistema urbano premoderno inmaduro. La distribución para las dos Alemanias se parece mucho a la de 1800, pues ambas son generalmente loglineales con pendientes poco pronunciadas (—0,78 en 1978).

La similitud de la jerarquía urbana de 1800, preindustrial y anterior a la unificación, con la de 1978, industrializada y posterior a la unificación, es particularmente digna de mención puesto que G. K. Zipf, cuya obra trataba de establecer la regla rango-tamaño como una norma por la que medir los desarrollos social y económico de una nación, usaba como ejemplo especialmente claro de una especialización e integración económicas crecientes la jerarquía urbana del Imperio alemán en su desarrollo desde 1870 a 1939.[30] En ese período, la distribución rango-tamaño alemana pasó a ser más lineal y con pendiente más acusada, pero esto fue en gran parte el resultado de las anexiones territoriales; una vez cambiada la estructura política, ha variado la distribución rango-tamaño. Ahora bien: ¿quién podría argüir que la complejidad de la vida económica o que la eficiencia del transporte y de las comunicaciones entre ciudades se ha reducido desde 1939?

Holanda

En 1500 los asentamientos urbanos de lo que más tarde sería la República de Holanda conformaban una jerarquía urbana inmadura. Esas ciudades eran, de hecho, parte de un sistema más amplio centrado en los Países Bajos meridionales. La única ciudad que podía presumir de estar desarrollando funciones sobre una gran parte de los Países Bajos septentrionales era la antigua sede eclesiástica de Utrecht, probablemente la mayor ciudad de la región.

El bien conocido florecimiento económico, político y cultural de esa área en la última parte del siglo XVI y en el XVII fue acompañado

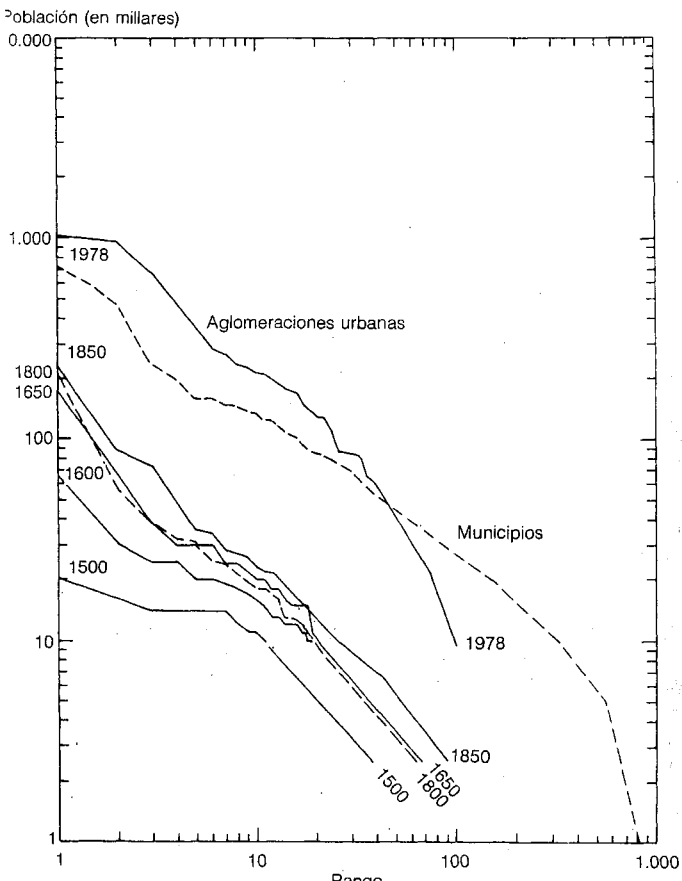


FIGURA 6.17

Distribuciones rango-tamaño: Holanda, 1500-1978

por el modelado de un sistema urbano bien integrado que en 1650 presentaba un grado notable de conformidad con una distribución loglineal de pendiente cercana a un —1. Tal sistema urbano pudo ser formado en la República, mientras que Francia y otros territorios no podían lograrlo, como ya he explicado, por la incidencia de dos factores. En primer lugar, Holanda es geográficamente diminuta, lo que significa que el número de ciudades de mercado y de centros regionales necesarios para servir al territorio es pequeño. Y en segundo lugar, las mayores ciudades holandesas asumieron funciones que servían a una parte importante de Europa y las capacitaron para extraer a su vez recursos, y especialmente grano, de lugares distantes. Esto eximió efectivamente a Holanda del techo de urbanización que los límites tecnológicos de la época imponían en el conjunto de Europa, o para decirlo de otra manera, las mayores ciudades de Holanda de mediados del siglo XVII se situaban a la cabeza de un sistema urbano que en realidad se extendía mucho más allá de los confines de la República. De nuevo vemos en este caso que una distribución rango-tamaño regular para un Estado es de hecho el producto artificial de fuerzas que actúan a una escala mucho mayor.

Como la posición internacional de la economía holandesa se debilitó en el siglo XIX, el carácter de su jerarquía urbana cambió hasta adoptar un perfil en el cual las ciudades mayores habían pasado a ser demasiado pequeñas para preservar una distribución loglineal. La excepción a este proceso era la ciudad mayor, Amsterdam, cuyo éxito relativo en la preservación de una importancia internacional la convirtió en una ciudad primaria dentro del sistema urbano holandés.

Hasta aquí, el ascenso y decadencia de la economía holandesa parecen haber sido reflejados fielmente por la integración y posterior desarticulación de su sistema urbano, pero, ¿qué pensar de la distribución contemporánea? La distribución de sus aglomeraciones urbanas está bien lejos de la lognormalidad, y usando la metodología de Harris, Skinner y Smith concluiríamos que el sistema urbano actual es más cóncavo de lo que había sido desde el siglo XVI. Para enredar las cosas un poco más, he incluido las distribuciones rango-tamaño de todos los municipios holandeses, esto es, de todas las unidades urbana y rurales, que ilustran cuánto dependen esos perfiles de la especificación de la unidad urbana. La conclusión más segura que se puede extraer de estos datos es que el sistema urbano holandés está tan integrado con el de los países vecinos que no puede ser analizado

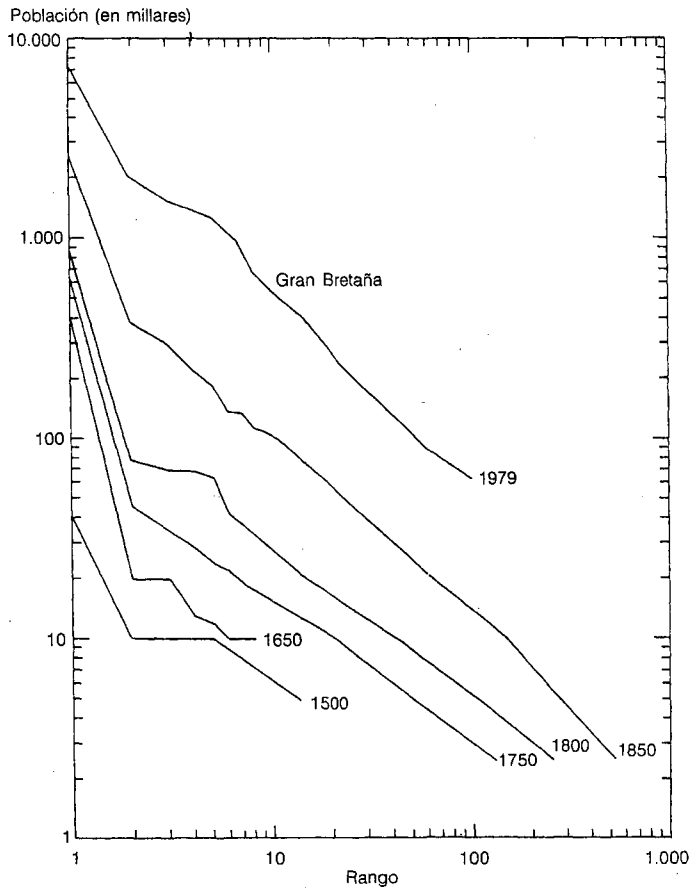


FIGURA 6.18

Distribuciones rango-tamaño: Inglaterra y Gales, 1500-1979

correctamente por separado; y a este respecto poco han cambiado las cosas desde el siglo XVI.

Inglaterra y Gales

Las distribuciones rango-tamaño de Inglaterra forman el que tal vez es caso único que se adapta por lo general a las expectativas de desarrollo que los geógrafos, de Zipf a Berry, han alimentado acerca de cómo deberían evolucionar las jerarquías urbanas. Entre 1500 y 1850 una jerarquía urbana discontinua y altamente irregular se convirtió en una distribución cóncava con una primacía muy pronunciada en el siglo XVIII y salió de la Revolución industrial con un sistema urbano que había avanzado mucho en la dirección de la regla rango-tamaño. En efecto, la distribución actual para Gran Bretaña, incluida Escocia, se adapta a esa ley mucho más estrictamente que cualquier otra nación europea.

Resumen

¿Qué se puede sacar de esos esfuerzos por «leer» las distribuciones rango-tamaño nacionales? El resultado más obvio es la ausencia de cualquier patrón común de evolución urbana a escala nacional. Tanto el modelo de desarrollo progresivo como la dicotomía premoderno/moderno parecen conducir a interpretaciones erróneas con demasiada frecuencia como para que se justifique su empleo para los casos restantes. La cegadora variedad que presentan esos ejemplos diacrónicos puede ser explicada en parte por la debilidad de nuestras definiciones de los elementos del sistema y de nuestra capacidad limitada para establecer las fronteras auténticas de un sistema. Más fundamental es el hecho de que toda jerarquía urbana está adaptada a una sociedad, una topografía y una tecnología específicas, que se interrelacionan de maneras demasiado complicadas como para ser comprendidas por las teorías existentes sobre las distribuciones rango-tamaño Como consecuencia de ello, la existencia de situaciones de primacía, concavidad o de cumplimiento de la regla de Zipf no puede ser adscrita a ninguna condición particular: cada caso parece tener su propia explicación específica.

Una segunda conclusión que parece autorizada es particularmente importante para la estrategia general seguida en este estudio. La evolución histórica de las distribuciones nacionales no puede ser casi nunca entendida sin recurrir a factores que inciden desde muy lejos de las fronteras de la nación misma. Una y otra vez hemos observado que la evolución de la jerarquía urbana de una nación refleja una combinación de fuerzas regionales, es decir, subnacionales, y de fuerzas internacionales. Por esa razón está justificada la aproximación a nivel del conjunto de Europa, en el sentido de que es más verosímil que nos proporcione elementos para comprender bien el proceso de urbanización que no que oculte factores reales por la suma de tantas unidades menores.

7. ESTABILIDAD Y DISCONTINUIDAD EN EL CRECIMIENTO URBANO EUROPEO

PRESENTACIÓN

Las ruinas de una ciudad que en un tiempo fue importante, se trate del emplazamiento de una urbe prestigiosa en la historia o de una localidad minera, resultan muy evocadoras para los hombres actuales, que tendemos a enzarzarnos en amables especulaciones acerca de arqueólogos del futuro desenterrando los restos físicos de Nueva York o de otras ciudades contemporáneas. Eso nos fascina porque parece altamente improbable. ¿Cómo puede ser desprovisto de sus funciones y abandonado un lugar tan agitado y populoso, al que la sociedad ha transferido tanto capital y talento y en el que ha depositado, por tanto, su futuro? Se cree con acierto que tal acontecimiento implicaría una enorme discontinuidad en la historia de la civilización. Por supuesto, las ciudades pueden experimentar una pérdida de posición relativa que cambie su carácter profundamente sin llegar a sufrir un verdadero abandono. Las ciudades pueden ser vistas como recipientes que en el curso del tiempo van siendo llenados por sustancias completamente distintas, lo cual representa también un tipo de discontinuidad, pero menos obvia y más sujeta a interpretaciones que el abandono completo de un asentamiento.

El tema de la inestabilidad y de la discontinuidad está bien enraizado en el estudio del crecimiento urbano. Los cambios en el nivel de urbanización y los desplazamientos de la distribución rango-tamaño de un sistema urbano son el resultado de numerosos cambios en las poblaciones de cada una de las ciudades que lo componen, y sin embargo ninguna de esas descripciones del crecimiento urbano nos dice nada en realidad sobre los procesos a través de los cuales las

ciudades concretas configuran esas nuevas situaciones. El análisis de la distribución rango-tamaño en el capítulo precedente demostró la irrealidad de la «ley del efecto proporcionado» y su implicación de que el crecimiento urbano debe ser considerado como un proceso estocástico. No obstante, el análisis de ese capítulo no pódía resolver si los factores sistemáticos que orientaban el crecimiento urbano tenían como efecto la desestabilización o el equilibrio. Por ejemplo, cuando observamos que la pendiente de la distribución rango-tamaño para 1750 era mucho más acusada que la de 1600, no queda claro si esto se debe a que las tasas de crecimiento están correlacionadas positivamente con el tamaño inicial de las ciudades o a que algunas ciudades crecieron muy rápidamente hasta devenir las ciudades más grandes de Europa, con independencia de su rango inicial. Esas reflexiones suscitan una serie de preguntas que guiarán el estudio de los modelos de cambio en el tamaño de las ciudades europeas que insertamos a continuación. ¿En qué medida el crecimiento urbano desde la Edad Media ha estado ligado a la inestabilidad y a la discontinuidad de las fortunas de las ciudades concretas? ¿Se ha hecho el sistema urbano más estable con el tiempo y es más estable la jerarquía urbana actual que la de la etapa premoderna? ¿Hubo algún acontecimiento que indujera específicamente una discontinuidad, como la Revolución industrial, y que se presente como una divisoria entre dos sistemas urbanos diferentes? Finalmente, y en relación con la última pregunta, ¿cuándo alcanzaron sus posiciones a la cabeza del sistema urbano europeo las ciudades que forman el repertorio actual de urbes principales?

Herodoto estaba convencido de que la discontinuidad del mundo urbano de la Antigüedad era endémica: «La mayoría de las [ciudades] que antaño fueron grandes son ahora pequeñas y las que en mi tiempo eran grandes, antes fueron pequeñas. Convencido, pues, de que la prosperidad humana nunca permanece fija, mencionaré por igual unas y otras».[1]

Entre los estudiosos modernos de la historia urbana las apreciaciones de este problema varían. John Patten, en su estudio de las ciudades inglesas en los siglos XVI y XVII, escribió que «las ciudades estaban en un mundo que las hacía inherentemente frágiles, tanto demográfica como económicamente» [2] e hizo de esa fragilidad intrínseca uno de los tres temas de su libro. El organismo urbano no tenía defensas adecuadas contra las epidemias, los desastres y los despla-

zamientos de las corrientes comerciales, que siempre tenían el poder de minar el terreno sobre el que se afirmaba la posición de una ciudad en la jerarquía urbana. Menos claro en la explicación de Patten es si esa fragilidad reflejaba algo más que las azarosas adversidades que podían afectar individualmente a las ciudades sin quebrar necesariamente el carácter general del sistema urbano.

Un tipo muy distinto de discontinuidad en la historia urbana es la presentada sintéticamente por Fernand Braudel en *La dinámica del capitalismo*, donde caracteriza a Europa, y luego a todo el mundo occidental, como un sistema organizado en torno a un foco, una ciudad que funciona como una especie de capital económica, distinta de las capitales administrativas de las numerosas unidades *políticas* de Europa. La historia de este sistema capitalista, cree Braudel, consiste en largos períodos en que una ciudad domina y coordina el sistema, seguidos por crisis, períodos de «descentralización y recentralización» a través de los cuales emerge otra ciudad que sucede a la capital destronada de la economía capitalista occidental. Afirma que en los pasados 500 años el relevo pasó, en intervalos sucesivos, de Venecia a Amberes, a Génova, a Amsterdam, a Londres y, últimamente, a Nueva York.[3] Braudel poco dice acerca de cómo puede haber afectado a las ciudades subsidiarias del sistema urbano el proceso de descentralización y recentralización, pero parece claro que su aproximación estructural imagina unas eras de estabilidad ritmadas por períodos relativamente breves en que muchas ciudades extreman su fragilidad y su vulnerabilidad hasta perder su posición relativa mientras otras hallan oportunidades para ascender a posiciones de mayor importancia.

El geógrafo Allan Pred, en su trabajo sobre el sistema urbano emergente en los Estados Unidos, subraya su estabilidad y continuidad.[4] En cada uno de los sistemas regionales, las ciudades dominantes de hoy afirmaron su posición ya en el estado embrionario de estructuración del sistema urbano. Lo que impresionó más vivamente a Pred en relación con las primeras décadas de urbanización de una nación nueva fue la permanencia y la continuidad presentes en el contexto de un crecimiento aparentemente furioso y caótico.

Estos autores no son necesariamente contradictorios y, de hecho, se pueden aceptar las visiones de todos ellos, porque cada una de ellas se ciñe a una diferente dimensión de la estabilidad urbana y la observa a una escala temporal diferente y, en el caso de Pred, en un

continente distinto a Europa. Por ejemplo, la fragilidad urbana que impresiona a Patten puede ser más característica de las ciudades menores de una región, mientras que los centros principales se agarran tenazmente a su posición, como observa Pred en relación con las primeras décadas de la República americana. Del mismo modo, puede ser que las distribuciones rango-tamaño de una región sean estables, pero que las ciudades que permanecen en cabeza de la economía regional experimenten cambios acusados de posición en el contexto de los sistemas urbanos nacional e internacional. En este sentido, las indicaciones de Pred y Braudel pueden resultar complementarias.

Si estas interpretaciones son válidas, deberíamos esperar que el estudio de la discontinuidad en los sistemas urbanos sea ampliamente tributario de la escala del análisis. Una estabilidad a los niveles regional o nacional puede ser compatible con una inestabilidad a nivel internacional, mientras que el comportamiento de las ciudades mayores puede ser totalmente diferente del observable en las ciudades menores. En el análisis que sigue nos centraremos en el sistema urbano del conjunto de Europa y, por ello, no podremos observar *todos* los tipos de perturbación relevantes a nivel del sistema urbano; pero la base empírica que hemos formado debería bastar para indicar si la inestabilidad urbana fue crónica o episódica y si ciertos tipos de ciudades eran más vulnerables que otros.

Matrices de transición

Para observar los perfiles del cambio demográfico de casi 400 ciudades a lo largo de tres siglos la vía más eficaz es la ofrecida por las matrices de transición. Cada matriz describe cómo un número concreto de ciudades, clasificadas por categorías según su tamaño, se redistribuyen en las categorías dimensionales dentro de un período determinado.

Cada una de las matrices que siguen cubre un intervalo de medio siglo. En la última columna por la derecha se puede leer la distribución de las ciudades por categorías de tamaños para el año inicial y en la fila inferior la misma distribución en el año final del período. La matriz misma muestra cómo se produjo la transición desde una distribución a otra. Las filas muestran cómo las ciudades

que empezaron el período en una categoría dimensional dada quedaron distribuidas entre las distintas categorías cincuenta años más tarde; las columnas indican dónde habían empezado cincuenta años antes las ciudades de cualquier categoría dimensional al final del intervalo de medio siglo. Por ejemplo, en la primera de las matrices de transición que comprenden todos los datos que hemos reunido para las ciudades europeas, la fila 1 muestra qué sucedió con las 99 ciudades de 10.000-20.000 habitantes que existían en 1500: cuatro de ellas descendieron a la categoría 0, por debajo de 10.000 habitantes, 80 permanecieron en la misma clase, 14 crecieron suficientemente para alcanzar la categoría II, formada por localidades de 20.000-40.000, y una saltó hasta la siguiente clase, la del nivel de los 40.000-80.000 habitantes. La columna 1 de la misma matriz muestra que de las 101 ciudades de 10.000-20.000 habitantes de 1550, 80 estaban ya en esa clase en 1500 y 21 procedían del mundo sumergido de las ciudades menores de 10.000 habitantes.

La fila y la columna 0 enumeran sólo aquellas ciudades de menos de 10.000 habitantes que en algún momento entre 1500 y 1800 entraron en el círculo mágico de las grandes ciudades. Así, de las 225 ciudades por debajo de los 10.000 en 1500, 21 crecieron hasta entrar en la categoría I, dos lo hicieron con tanta fuerza que llegaron a la II, dejando atrás las 202 que permanecían en la misma clase; mientras que la columna 0 nos informa de que cuatro ciudades que habían estado en la categoría I decrecen hasta situarse por debajo del umbral de los 10.000 para incrementar el número de las localidades de la clase 0 hasta las 206 en 1550. En cada intervalo de medio siglo, el número de localidades «esperando a las puertas» en esa categoría 0 va disminuyendo, sin llegar a desaparecer por completo, aunque en 1800 las únicas 15 ciudades que ocupaban la categoría 0 eran localidades que alguna vez habían llegado a sobrepasar el umbral de los 10.000 para perder luego ese privilegio.

A causa de la amplitud de cada categoría, la población de las ciudades que ascienden o caen hacia una categoría vecina tiene que haber experimentado, por término medio, un cambio sustancial. Las categorías han sido definidas de tal modo que una ciudad que pase del punto central de cualquiera de las clases a la mitad de la superior habrá tenido siempre que doblar sus efectivos y, consiguientemente, al final de cada intervalo de cincuenta años la mayoría de las ciudades permanecen en su categoría inicial y los desplazamientos

más allá de las categorías inmediatas son infrecuentes. Si todas las ciudades permanecieran en su clase originaria durante un intervalo sólo las casillas de la diagonal mayor que va desde el ángulo superior izquierdo al inferior derecho tendrían contenido. Las ciudades que mejoran sus posiciones iniciales y pasan a las categorías inmediatamente superiores quedan registradas en las casillas en diagonal situadas a la derecha de las mencionadas, mientras que las que avanzan dos categorías quedan en la serie de casillas dispuestas a la derecha de las anteriores. Las ciudades que decaen quedan registradas en las casillas análogas a la izquierda de la diagonal mayor. Al lado de cada una de las seis etapas consideradas para el conjunto de Europa (cuadro 7.1), las ciudades que ascienden o descienden al menos en dos categorías en el lapso de cincuenta años son identificadas nominalmente.

Los resultados de las seis matrices de transición para el conjunto de Europa son resumidos en el cuadro 7.5. Ahí puede verse claramente que cinco de los seis intervalos del período 1500-1800 comparten algunas similitudes. Alrededor de las tres cuartas partes de las ciudades de al menos 10.000 habitantes permanecieron en su clase inicial; un 15-25 por 100 ascendió por lo menos una categoría y un 5-7 por 100 descendió a una categoría inferior. Si se considera el rápido crecimiento de la población que subyace a esos cambios en los períodos 1550-1600 y 1750-1800, las diferencias menores entre los intervalos parecen fácilmente explicables.

Sólo una de las matrices, correspondiente al intervalo 1600-1650, ofrece caracteres marcadamente diferentes de los demás. En este período sólo el 60 por 100 de las ciudades permanecieron en su clase original, mientras casi un 30 por 100 perdían rango y el 10 por 100 restante ascendía. Este intervalo se distingue también por un número verdaderamente pequeño de ciudades «nuevas», esto es, de localidades que por vez primera superasen el umbral de 10.000 habitantes y, en relación con ello, se produce por única vez a lo largo de los tres siglos el descenso de un numeroso grupo de ciudades por debajo de aquel umbral.

Las matrices de transición para varios de los mayores países ofrecen también rasgos interesantes, pero para nuestro objetivo basta con examinar tres de las grandes regiones en que he dividido el continente: la noroccidental, la central y la mediterránea (véase el cuadro 7.5).

CUADRO 7.1

Matrices de transición: número de ciudades por categorías dimensionales a intervalos de cincuenta años, 1500-1800

1500 \ 1550	0	1	2	3	4	5	6	T
0	202	21	2	0	0	0	0	225
1	4	80	14	1	0	0	0	99
2	0	0	28	8	1	0	0	37
3	0	0	2	10	2	0	0	14
4	0	0	0	1	2	1	0	4
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	206	101	46	20	5	1	0	379

Ciudades que suben o bajan al menos dos categorías

148	MAGDEBURGO	7	1	3
332	BURGOS	13	0	2
342	MADRID	13	0	2
367	LISBOA	14	2	4

1550 \ 1600	0	1	2	3	4	5	6	T
0	157	48	1	0	0	0	0	206
1	2	71	28	0	0	0	0	101
2	0	5	28	13	0	0	0	46
3	0	0	2	14	4	0	0	20
4	0	0	0	1	2	2	0	5
5	0	0	0	0	0	1	0	1
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	159	124	59	28	6	3	0	379

82	MIDDELBURGO	5	0	2

1600 \ 1650	0	1	2	3	4	5	6	T
0	147	12	0	0	0	0	0	159
1	33	76	14	1	0	0	0	124
2	1	21	33	4	0	0	0	59
3	1	1	6	17	2	1	0	28
4	0	0	0	1	5	0	0	6
5	0	0	0	0	0	1	2	3
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	182	110	53	23	7	2	2	379

3	ESTOCOLMO	1	1	3
68	AMSTERDAM	5	3	5
148	MAGDEBURGO	7	3	0
362	VALLADOLID	13	3	1
336	CUENCA	13	2	0

CUADRO 7.1. — *Continuación*

1650 \ 1700	0	1	2	3	4	5	6	T
0	147	32	3	0	0	0	0	182
1	8	81	18	3	0	0	0	110
2	0	4	42	7	0	0	0	53
3	0	0	1	18	4	0	0	23
4	0	0	0	0	6	1	0	7
5	0	0	0	0	0	2	0	2
6	0	0	0	0	0	0	2	2
T	155	117	64	28	10	3	2	379

Ciudades que suben o bajan al menos dos categorías

60	CORK	4	0	2
61	DUBLÍN	4	1	3
115	BERLÍN	7	1	3
124	DRESDE	7	1	3
240	VERSALLES	8	0	2
333	CÁDIZ	13	0	2

1700 \ 1750	0	1	2	3	4	5	6	T
0	111	40	4	0	0	0	0	155
1	7	93	17	0	0	0	0	117
2	0	5	51	8	0	0	0	64
3	0	0	3	22	3	0	0	28
4	0	0	0	2	7	1	0	10
5	0	0	0	0	1	2	0	3
6	0	0	0	0	0	0	2	2
T	118	138	75	32	11	3	2	379

8	BIRMINGHAM	2	0	2
27	LIVERPOOL	2	0	2
184	BREST	8	0	2
370	GRAZ	15	0	2

1750 \ 1800	0	1	2	3	4	5	6	T
0	13	101	4	0	0	0	0	118
1	2	101	31	4	0	0	0	138
2	0	4	59	12	0	0	0	75
3	0	0	0	23	9	0	0	32
4	0	0	0	0	7	4	0	11
5	0	0	0	0	0	2	1	3
6	0	0	0	0	0	0	2	2
T	15	206	94	39	16	6	3	379

7	BATH	2	0	2
22	HULL, KINGSTON-UPON	2	0	2
25	LEEDS	2	1	3
29	MANCHESTER	2	1	3
35	PLYMOUTH	2	1	3
40	SHEFFIELD	2	1	3
59	BELFAST	4	0	2
66	WATERFORD	4	0	2

CUADRO 7.2

Matrices de transición de Europa noroccidental: número de ciudades por categorías dimensionales a intervalos de cincuenta años, 1500-1800

1500 \ 1550

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	76	1	0	0	0	0	0	77
1	1	17	2	0	0	0	0	20
2	0	0	6	1	0	0	0	7
3	0	0	0	1	2	0	0	3
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	77	18	8	2	2	0	0	107

1650 \ 1700

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	54	7	1	0	0	0	0	62
1	0	17	2	1	0	0	0	20
2	0	2	11	4	0	0	0	17
3	0	0	0	5	1	0	0	6
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	1	0	1
6	0	0	0	0	0	0	1	1
T	54	26	14	10	1	1	1	107

1550 \ 1600

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	66	10	1	0	0	0	0	77
1	1	13	4	0	0	0	0	18
2	0	2	5	1	0	0	0	8
3	0	0	1	1	0	0	0	2
4	0	0	0	1	0	1	0	2
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	67	25	11	3	0	1	0	107

1700 \ 1750

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	39	13	2	0	0	0	0	54
1	3	21	2	0	0	0	0	26
2	0	3	9	2	0	0	0	14
3	0	0	1	7	2	0	0	10
4	0	0	0	1	0	0	0	1
5	0	0	0	0	0	1	0	1
6	0	0	0	0	0	0	1	1
T	42	37	14	10	2	1	1	107

1600 \ 1650

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	62	5	0	0	0	0	0	67
1	0	15	9	1	0	0	0	25
2	0	0	8	3	0	0	0	11
3	0	0	0	2	0	1	0	3
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	1	1
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	62	20	17	6	0	1	1	107

1750 \ 1800

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	2	36	4	0	0	0	0	42
1	0	24	9	4	0	0	0	37
2	0	0	11	3	0	0	0	14
3	0	0	0	9	1	0	0	10
4	0	0	0	0	1	1	0	2
5	0	0	0	0	0	1	0	1
6	0	0	0	0	0	0	1	1
T	2	60	24	16	2	2	1	107

Cada una de esas regiones presenta una considerable regularidad en los modelos de cambio y estabilidad de un intervalo de medio siglo al siguiente, salvo, otra vez, el intervalo 1600-1650. En ese

período, el porcentaje de ciudades que permanecen en su categoría inicial baja tanto en la Europa noroccidental como en la mediterránea, pero en esta última región casi la mitad de las ciudades de más

CUADRO 7.3

Matrices de transición de Europa central: número de ciudades por categorías dimensionales a intervalos de cincuenta años, 1500-1800

1550 / 1500

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	73	9	0	0	0	0	0	82
1	3	32	2	1	0	0	0	38
2	0	0	12	3	0	0	0	15
3	0	0	0	2	0	0	0	2
4	0	0	0	0	1	0	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	76	41	14	6	1	0	0	138

1700 / 1650

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	50	18	1	0	0	0	0	69
1	0	29	8	2	0	0	0	39
2	0	0	19	1	0	0	0	20
3	0	0	1	7	1	0	0	9
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	1	1
T	50	47	29	10	1	0	1	138

1600 / 1550

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	62	14	0	0	0	0	0	76
1	1	26	13	0	0	0	0	41
2	0	0	9	5	0	0	0	14
3	0	0	0	6	0	0	0	6
4	0	0	0	0	0	1	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	63	40	22	11	0	1	0	138

1750 / 1700

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	41	8	1	0	0	0	0	50
1	3	35	9	0	0	0	0	47
2	0	2	23	4	0	0	0	29
3	0	0	1	8	1	0	0	10
4	0	0	0	0	1	0	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	1	1
T	44	45	34	12	2	0	1	138

1650 / 1600

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	62	1	0	0	0	0	0	63
1	6	33	2	0	0	0	0	41
2	0	5	16	1	0	0	0	22
3	1	0	2	8	0	0	0	11
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	1	1
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	69	39	20	9	0	0	1	138

1800 / 1750

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	2	42	0	0	0	0	0	44
1	1	33	11	0	0	0	0	45
2	0	3	29	2	0	0	0	34
3	0	0	0	9	3	0	0	12
4	0	0	0	0	2	0	0	2
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	1	1
T	3	78	40	11	5	0	1	139

de 10.000 habitantes cae hacia una categoría inferior y el 28 por 100 lo hace por debajo del umbral de los 10.000. En la Europa noroccidental, *ninguna* ciudad pasa a categorías inferiores mientras el

CUADRO 7.4

Matrices de transición de Europa mediterránea: número de ciudades por categorías dimensionales a intervalos de cincuenta años, 1500-1800

1500 \ 1550

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	46	10	2	0	0	0	0	58
1	0	30	10	0	0	0	0	40
2	0	0	8	4	1	0	0	13
3	0	0	2	7	0	0	0	9
4	0	0	0	1	1	1	0	3
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	46	40	22	12	2	1	0	123

1650 \ 1700

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	37	6	1	0	0	0	0	44
1	8	34	8	0	0	0	0	50
2	0	1	11	2	0	0	0	14
3	0	0	0	6	1	0	0	7
4	0	0	0	0	6	1	0	7
5	0	0	0	0	0	1	0	1
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	45	41	20	8	7	2	0	123

1550 \ 1600

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	22	24	0	0	0	0	0	46
1	0	29	11	0	0	0	0	40
2	0	3	13	6	0	0	0	22
3	0	0	1	7	4	0	0	12
4	0	0	0	0	2	0	0	2
5	0	0	0	0	0	1	0	1
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	22	56	25	13	6	1	0	123

1700 \ 1750

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	28	17	0	0	0	0	0	45
1	1	35	5	0	0	0	0	41
2	0	0	19	1	0	0	0	20
3	0	0	1	7	0	0	0	8
4	0	0	0	1	6	0	0	7
5	0	0	0	0	1	1	0	2
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	29	52	25	9	7	1	0	123

1600 \ 1650

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	16	6	0	0	0	0	0	22
1	27	27	2	0	0	0	0	56
2	1	16	8	0	0	0	0	25
3	0	1	4	6	2	0	0	13
4	0	0	0	1	5	0	0	6
5	0	0	0	0	0	1	0	1
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	44	50	14	7	7	1	0	123

1750 \ 1800

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	9	20	0	0	0	0	0	29
1	1	42	9	0	0	0	0	52
2	0	1	18	6	0	0	0	25
3	0	0	0	4	5	0	0	9
4	0	0	0	0	4	3	0	7
5	0	0	0	0	0	0	1	1
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	10	63	27	10	9	3	1	123

37,5 por 100 pasa a una más elevada. En esta era de dramático cambio, los territorios de la Europa central ofrecen mayor estabilidad. El impacto de la Guerra de los Treinta Años se refleja en la caída del 18 por 100 de las ciudades que tenían más de 10.000 habitantes en 1600 a una categoría inferior, pero incluso en esa etapa,

CUADRO 7.5

Síntesis de las matrices de transición

Europa						
	Período					
Movimiento	1	2	3	4	5	6
Suben 3						
Suben 2	4	1	2	6	4	8
Suben 1	46	95	34	62	69	158
Permanecen	120	116	132	151	177	194
Bajan 1	7	10	61	13	18	6
Bajan 2			2			
Bajan 3			1			
Entran desde categoría 0	23	49	12	35	44	105
Salen a categoría 0	4	2	35	8	7	2
Permanecen en categoría 0	202	157	147	147	111	13
1 Entradas como porcentaje de todas las ciudades de más de 10.000 al principio del período	14,9	28,3	5,4	17,8	19,6	40,2
2 Ciudades que suben como porcentaje de las ciudades al principio del período	17,5	27,2	10,9	16,8	13,0	23,4
3 Ciudades que permanecen como porcentaje de las ciudades al principio del período	77,9	67,1	60,0	76,7	79,0	74,3
4 Ciudades que bajan como porcentaje de las ciudades al principio del período	4,5	5,8	29,1	6,6	8,0	2,3

Europa noroccidental

	Período					
Movimiento	1	2	3	4	5	6
Suben 3						
Suben 2		1	2	2	2	8
Suben 1	6	16	18	14	19	50
Permanecen	24	19	25	35	39	47
Bajan 1	1	5		2	8	
Bajan 2						
Bajan 3						
Entran desde categoría 0	1	11	5	8	15	40
Salen a categoría 0	1	1	0	0	3	0
Permanecen en categoría 0	76	66	62	54	39	2
1	3,3	36,7	12,5	17,8	28,3	61,5
2	16,7	20,0	37,5	17,8	11,3	27,7
3	80,0	63,3	62,5	77,8	73,6	72,3
4	3,3	16,7	0	4,4	15,1	0

Europa central

	Período					
Movimiento	1	2	3	4	5	6
Suben 3						
Suben 2	1			3	1	
Suben 1	14	33	5	28	22	58
Permanecen	47	42	57	56	68	74
Bajan 1	3	1	13	1	6	4
Bajan 2						
Bajan 3			1			
Entran desde categoría 0	9	14	1	19	9	42
Salen a categoría 0	3	1	7	0	3	1
Permanecen en categoría 0	73	62	62	50	41	2
1	16,1	22,6	1,3	27,9	10,2	44,7
2	10,7	30,7	5,3	17,7	15,9	17,0
3	83,9	66,1	75,7	80,9	77,3	78,7
4	5,3	1,6	18,9	1,4	6,8	4,3

Europa mediterránea

	Período					
Movimiento	1	2	3	4	5	6
Suben 3						
Suben 2	3			1		
Suben 1	25	45	10	18	23	44
Permanecen	46	52	47	58	68	68
Bajan 1	3	4	48	9	4	2
Bajan 2			2			
Bajan 3						
Entran desde categoría 0	12	24	6	7	17	20
Salen a categoría 0	0	0	28	8	1	1
Permanecen en categoría 0	46	22	16	37	28	9
1	18,5	31,2	5,9	8,9	21,8	21,3
2	24,6	27,3	4,0	15,2	7,7	25,5
3	70,8	67,5	46,5	73,4	87,2	72,3
4	4,6	5,2	49,5	11,4	5,1	2,1

la región central se caracteriza, como en casi todos los restantes intervalos, por un mayor porcentaje de ciudades que permanecen en sus categorías iniciales y por un número relativamente pequeño de incorporaciones desde el nivel inferior a 10.000.

Se puede obtener una imagen más clara del modelo de crecimiento urbano agrupando las matrices para los intervalos de cincuenta años de acuerdo con las líneas sugeridas por la evolución de las distribuciones rango-tamaño y de las tasas de urbanización descritas en capítulos anteriores. Los cuadros 7.6, 7.7 y 7.8 presentan las matrices de transición para el conjunto de Europa y para las regiones septentrional y mediterránea para los períodos 1500-1600, 1600-1750 y 1750-1800. El cuadro 7.9 sintetiza los modelos revelados por esas matrices de transición.

En el siglo XVI, cuando la población total de Europa crecía alrededor de un 30 por 100, o un 0,26 por año, el crecimiento urbano era vigoroso y bien distribuido regionalmente. El crecimiento de la población rural subyacente en aquella época parece haber sostenido las poblaciones de las ciudades, como indica la escasez de ciudades que descienden a categorías inferiores y el amplio número de ciudades que emergen por encima del umbral de 10.000 habitantes.

CUADRO 7.6

Matrices de transición: número de ciudades por categorías dimensionales, 1500-1600

Europa

1500 \ 1600	0	1	2	3	4	5	6	T
0	156	62	6	1	0	0	0	225
1	3	61	32	3	0	0	0	99
2	0	1	19	15	2	0	0	37
3	0	0	2	9	2	1	0	14
4	0	0	0	0	2	2	0	4
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	159	124	59	28	6	3	0	379

Europa mediterránea

1500 \ 1600	0	1	2	3	4	5	6	T
0	22	33	2	1	0	0	0	58
1	0	23	17	0	0	0	0	40
2	0	0	5	6	2	0	0	13
3	0	0	1	6	2	0	0	9
4	0	0	0	0	2	1	0	3
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	22	56	25	13	6	1	0	123

Europa septentrional

1500 \ 1600	0	1	2	3	4	5	6	T
0	134	29	4	0	0	0	0	167
1	3	38	15	3	0	0	0	59
2	0	1	14	9	0	0	0	24
3	0	0	1	3	0	1	0	5
4	0	0	0	0	0	1	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	137	68	34	15	0	2	0	256

El tercer período, que cubre la segunda mitad del siglo XVIII, presenció también un rápido incremento de la población total, que creció dos veces más velozmente que en el siglo XVI, con una elevación de un 30 por 100 en cincuenta años. En esta etapa, la urbanización actuó en modo diferente a como se había comportado en el XVI. Las ciudades de 10.000 y más habitantes crecieron poco: sólo cuatro entre 259 (Leeds, Manchester, Plymouth y Sheffield) ascendieron más allá de la categoría dimensional originaria y el modelo básico fue muy similar en la Europa septentrional y en la mediterránea. El rápido crecimiento urbano del período se situó en

otra parte, esto es, en el gran número de ciudades nuevas, y cuatro quintas partes de las 106 que aparecieron se situaban en la Europa septentrional, de ellas un 36 por 100 en las Islas Británicas.

El largo período situado entre los dos que acabamos de describir difiere de ellos en que el crecimiento general de la población fue muy lento, menos de la mitad de la tasa anual del siglo XVI y menos de la cuarta parte de la que existía en la segunda mitad del XVIII, y muy desigualmente repartido entre las regiones. En este contexto, uno puede esperar que, sin la variación de otros factores, relativamente pocas ciudades ascendieran a categorías más elevadas, que

CUADRO 7.7

Matrices de transición: número de ciudades por categorías dimensionales, 1600-1750

Europa

1600 \ 1750	0	1	2	3	4	5	6	T
0	91	54	11	2	1	0	0	159
1	25	72	22	4	1	0	0	124
2	2	10	36	10	1	0	0	59
3	0	2	6	15	3	2	0	28
4	0	0	0	1	5	0	0	6
5	0	0	0	0	0	1	2	3
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	118	138	75	32	11	3	2	379

Europa mediterránea

1600 \ 1750	0	1	2	3	4	5	6	T
0	9	10	2	1	0	0	0	22
1	18	33	5	0	0	0	0	56
2	2	8	14	1	0	0	0	25
3	0	1	4	6	2	0	0	13
4	0	0	0	1	5	0	0	6
5	0	0	0	0	0	1	0	1
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	29	52	25	9	7	1	0	123

Europa septentrional

1600 \ 1750	0	1	2	3	4	5	6	T
0	82	44	9	1	1	0	0	137
1	7	39	17	4	1	0	0	68
2	0	2	22	9	1	0	0	34
3	0	1	2	9	1	2	0	15
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	2	2
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	89	86	50	23	4	2	2	256

CUADRO 7.8

Matrices de transición: número de ciudades por categorías dimensionales, 1750-1800

Europa

1750 \ 1800	0	1	2	3	4	5	6	T
0	13	101	4	0	0	0	0	118
1	2	101	31	4	0	0	0	138
2	0	4	59	12	0	0	0	75
3	0	0	0	23	9	0	0	32
4	0	0	0	0	7	4	0	11
5	0	0	0	0	0	2	1	3
6	0	0	0	0	0	0	2	2
T	15	206	94	39	16	6	3	379

Europa mediterránea

1750 \ 1800	0	1	2	3	4	5	6	T
0	9	20	0	0	0	0	0	29
1	1	42	9	0	0	0	0	52
2	0	1	18	6	0	0	0	25
3	0	0	0	4	5	0	0	9
4	0	0	0	0	4	3	0	7
5	0	0	0	0	0	0	1	1
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	10	63	27	10	9	3	1	123

Europa septentrional

1750 \ 1800	0	1	2	3	4	5	6	T
0	4	81	4	0	0	0	0	89
1	1	59	22	4	0	0	0	86
2	0	3	41	6	0	0	0	50
3	0	0	0	19	4	0	0	23
4	0	0	0	0	3	1	0	4
5	0	0	0	0	0	2	0	2
6	0	0	0	0	0	0	2	2
T	5	143	67	29	7	3	2	256

tales movimientos se limitaran a cambios a las categorías inmediatas y que pocas ciudades pequeñas consiguieran cruzar el umbral de los 10.000 habitantes.

A primera vista, los datos globales para Europa parecen apoyar esas expectativas, pero el cuadro de un crecimiento urbano trabajoso se disuelve en el momento en que se consideran separadamente las regiones septentrional y mediterránea. El rastro del colapso urbano de la zona mediterránea en 1600-1650 continúa bien patente un siglo más tarde. Pocas ciudades ascendieron a categorías superiores y la emergencia de nuevas ciudades fue también escasa. Mientras, el

porcentaje de ciudades que ascendía a categorías más elevadas en la Europa septentrional llegaba a un máximo a la vez que las ciudades emergidas desde debajo del umbral de 10.000 pasaban a ser mucho más numerosas que en el siglo XVI.

Una segunda diferencia entre las matrices del período 1600-1750 y las demás radica en la mucho mayor dispersión de las trayectorias de las ciudades concretas en torno a la tasa media de crecimiento urbano. Una manera sencilla de medir esa dispersión es contar el número de casillas no adyacentes a la diagonal central que están ocupadas en cada una de las tres matrices de transición para el conjunto de Europa. Para el siglo XVI son cinco, para 1750-1800 sólo dos y para 1600-1750, ocho. El número de ciudades ocupantes de esas casillas era trece en el XVI, ocho en la segunda mitad del XVIII y veintiséis en el período 1600-1750.

Las ciudades en crecimiento

Los modelos de estabilidad y cambio revelados por las matrices de transición ponen de relieve que en cada período las ciudades que impulsaron la urbanización de Europa fueron distintas en número, tasa de crecimiento y localización dentro de la matriz. Ha llegado ya el momento de preguntar qué ciudades fueron esas y de qué tipo eran.

Por el modo en que está siendo medido el crecimiento urbano en este estudio, las «nuevas» ciudades desempeñan siempre un papel en el incremento de la población urbana, tanto por su propio crecimiento como por la transferencia al plano de lo considerado urbano de los efectivos que tenían antes de cruzar el umbral de los 10.000 residentes. El cuadro 7.9 muestra que las incorporaciones, restadas las ciudades que descienden por debajo del umbral, son particularmente importantes en el siglo XVI y de nuevo después de 1750. No obstante, los perfiles regionales ofrecen una imagen bien diferente. En la Europa septentrional las ciudades crecen en importancia a cada intervalo, mientras que en la mediterránea las numerosas incorporaciones del siglo XVI son seguidas por las desapariciones del XVII, sólo compensadas lentamente después.

Las ciudades mayores a principios de cada período son también las más probables candidatas a desempeñar un papel importante en el acrecentamiento del total de población urbana. Dado su gran volu-

men inicial, incluso un pequeño porcentaje de ganancias puede producir un gran crecimiento urbano. Las diez ciudades mayores, de Europa y de sus regiones septentrional y mediterránea por separado, contribuyeron modestamente al crecimiento urbano total en el siglo XVI y desempeñaron un papel si cabe menor después de 1750. De nuevo el período 1600-1750 destaca de los demás: en el Mediterráneo las diez ciudades mayores de 1600 son responsables de todo

CUADRO 7.9

Síntesis de las matrices de transición en los tres períodos

Europa						
Movimiento	1500-1600		1600-1750		1750-1800	
Suben 3 o más		1	1	3		
Suben 2	6	6	7	11	4	4
Suben 1	51	62	37	54	57	101
Permanecen	91		129		194	
Bajan 1	6		42		6	
Bajan 2			4			
Más de 10.000 al principio	154		220		261	
Suben por encima de 10.000		69		68		105
Bajan por debajo de 10.000	3		27		2	
Permanecen por debajo de 10.000	156		91		13	
1 Entradas como porcentaje de las ciudades al principio del período	44,8			30,9		40,2
2 Ciudades que suben como porcentaje de las ciudades al principio del período	37,0		20,5		23,4	
3 Ciudades que permanecen como porcentaje de las ciudades al principio del período	59,1		58,6		74,3	
4 Ciudades que bajan como porcentaje de las ciudades al principio del período	3,9		20,9		2,3	

Europa septentrional

Movimiento	1500-1600		1600-1750		1750-1800	
Suben 3 o más			1	2		
Suben 2	4	4	7	9	4	4
Suben 1	25	29	29	44	33	81
Permanecen	55		70		124	
Bajan 1	5		11		4	
Bajan 2			1			
Más de 10.000 al principio	89		119		167	
Suben por encima de 10.000		33		55		85
Bajan por debajo de 10.000	3		7		1	
Permanecen por debajo de 10.000	134		82		4	
1		37,1		46,2		50,9
2	32,6		31,1		22,2	
3	61,8		58,8		74,3	
4	5,6		10,1		2,4	

Europa mediterránea

Movimiento	1500-1600		1600-1750		1750-1800	
Suben 3 o más		1		1		
Suben 2	2	2		2		
Suben 1	26	33	8	10	24	20
Permanecen	36		59		68	
Bajan 1	1		31		2	
Bajan 2			3			
Más de 10.000 al principio	65		101		94	
Suben por encima de 10.000		36		13		20
Bajan por debajo de 10.000	0		20		1	
Permanecen por debajo de 10.000	22		9		9	
1		55,4		12,9		21,3
2	43,1		7,9		25,5	
3	55,4		58,4		72,3	
4	1,5		33,7		2,1	

NOTA: Para cada período, la columna de la izquierda sintetiza lo ocurrido con las ciudades de al menos 10.000 habitantes al principio del período; la de la derecha resume lo ocurrido a las ciudades incorporadas en el período.

el crecimiento urbano *neto* en el siguiente siglo y medio; al norte de los Alpes y de los Pirineos sólo incorporan un tercio de todo el crecimiento neto, pero eso es también mucho más que en los otros períodos.

Debemos detenernos por un momento a considerar otra definición de las «diez ciudades mayores», las que lo son *al final* del período. Si no hubiera adiciones ni sustracciones en ese grupo, la lista sería naturalmente la misma que al principio y, en ese caso, los datos mostrados en los cuadros 7.10 (*a*), (*b*) y (*c*) para las dos defini-

CUADRO 7.10 (*a*)

Crecimiento de la población urbana en Europa (expresada en millares)

	1500-1600	1600-1750	1750-1800
Cambio en la población total	16.400	16.200	28.500
Porcentaje de cambio	26,6	20,8	30,3
Porcentaje de cambio por año	0,24	0,13	0,53
Cambio en la población urbana	2.490	3.000	3.290
Porcentaje de cambio	72,4	50,6	36,8
Cambio en la población urbana/ cambio en la total	15,2	18,5	11,5
Cambio de la población urbana			
Añadido por nuevas entradas	977	1.145	1.430
Detraído por salidas	91	637	78
Saldo	886	508	1.352
Añadida por las 10 ciudades mayores al principio del período	428	973	440
Añadida por las 10 ciudades mayores al final del período	716	1.261	615
Añadida por las 22 ciudades de crecimiento más rápido y de mayores dimensiones	1.031	2.018	1.147
Porcentaje del total urbano debido a:			
Saldo de entradas/salidas	35,6	16,9	41,1
10 mayores al principio	17,2	32,4	13,4
10 mayores al final	28,8	42,0	18,7
22 de crecimiento más rápido	41,4	67,3	34,9

ciones de las diez ciudades mayores serían idénticos. La importancia de la divergencia de los resultados de esas dos listas proporciona una medida deficiente de la importancia de la discontinuidad en los rangos que corresponden a las ciudades principales de Europa; y aquí otra vez la mayor discontinuidad es la del período intermedio, pues en ella llegaron a la cima de la jerarquía urbana ciudades de crecimiento más rápido, que desplazaron a grandes ciudades más antiguas.

CUADRO 7.10 (*b*)

Crecimiento de la población urbana en Europa septentrional (expresada en millares)

	1500-1600	1600-1750	1750-1800
Cambio en la población total	12.400	12.000	23.800
Porcentaje de cambio	28,9	21,5	35,2
Porcentaje de cambio por año	0,25	0,13	0,60
Cambio en la población urbana	1.190	2.920	2.410
Porcentaje de cambio	70,2	101,3	41,6
Cambio en la población urbana/ cambio en la total	9,6	24,3	10,1
Cambio de la población urbana			
Añadido por nuevas entradas	455	904	1.170
Detraído por salidas	78	182	52
Saldo	377	722	1.118
Añadida por las 10 ciudades mayores al principio del período	324	943	388
Añadida por las 10 ciudades mayores al final del período	455	1.445	436
Añadida por las 10 ciudades de crecimiento más rápido y de mayores dimensiones	503	1.537	658
Porcentaje del total urbano debido a:			
Saldo de entradas/salidas	31,7	24,7	46,4
10 mayores al principio	27,7	32,3	16,1
10 mayores al final	38,2	49,5	18,1
10 de crecimiento más rápido	42,3	52,6	27,3

Esto nos lleva a la categoría de las ciudades «de crecimiento más rápido». A primera vista, es razonable pensar que las ciudades de crecimiento más rápido siempre serán responsables de la parte del león del crecimiento urbano, pero no es así necesariamente. Si las ciudades menores crecen más rápido, el crecimiento de docenas de ellas puede no exceder las ganancias, pequeñas en porcentaje pero enormes en números absolutos, de un puñado de grandes ciudades. Puesto que el tamaño inicial de las ciudades que emergen desde el

CUADRO 7.10 (*c*)

Crecimiento de la población urbana en Europa mediterránea (expresada en millares)

	1500-1600	1600-1750	1750-1800
Cambio en la población total	4.000	4.200	4.700
Porcentaje de cambio	21,9	18,8	17,7
Porcentaje de cambio por año	0,20	0,12	0,33
Cambio en la población urbana	1.300	80	880
Porcentaje de cambio	74,5	2,6	28,0
Cambio en la población urbana/ cambio en la total	32,5	1,9	18,7
Cambio de la población urbana			
Añadido por nuevas entradas	522	241	260
Detraído por salidas	13	455	26
Saldo	509	— 214	234
Añadida por las 10 ciudades mayores al principio del período	301	127	253
Añadida por las 10 ciudades mayores al final del período	435	236	339
Añadida por las 10 ciudades de crecimiento más rápido y de mayores dimensiones	528	357	381
Porcentaje del total urbano debido a:			
Saldo de entradas/salidas	39,2	— 267,5	26,6
10 mayores al principio	23,2	158,8	28,8
10 mayores al final	33,5	295,0	38,5
10 de crecimiento más rápido	40,6	446,3	43,3

CUADRO 7.11

Ciudades de crecimiento más rápido, en tres períodos, 1500-1800

1. Ciudades que como mínimo doblan su población durante el intervalo

1500-1600	1600-1750	1750-1800
Amsterdam	Amsterdam	Glasgow
Berlín	Berlín	Liverpool
Londres	Londres	Barcelona
Madrid	Madrid	Bath
París	París	Belfast
Turín	Turín	Birmingham
Augsburgo	Brest	Dundee
Burdeos	Bristol	Graz
Catania	Cádiz	Hull
Danzig	Clermont-Ferrand	Leeds
Haarlem	Copenhague	Limerick
Hamburgo	Cork	Magdeburgo
Lecce	Dresde	Manchester
Lisboa	Dublín	Nottingham
Magdeburgo	Estocolmo	Plymouth
Mesina	Glasgow	Portsmouth
Middelburg	La Haya	Sheffield
Sevilla	Leipzig	Sunderland
	Königsberg	Varsovia
	Lieja	
	Liverpool	
	Liorna	
	Lyon	
	Málaga	
	Nancy	
	Nantes	
	Newcastle	
	Nimes	
	Norwich	
	Praga	
	Rotterdam	
	Tolón	
	Versalles	
	Viena	

2. Ciudades que no doblan, pero que añaden al menos 30.000 habitantes a sus poblaciones

1500-1600	1600-1750	1750-1800
Nápoles	Hamburgo	Berlín
Palermo	Lille	Dublín
Roma	Lisboa	Lisboa
Ruán	Roma	Londres
		Madrid
		Nápoles
		Sevilla
		Viena

	1500-1600		1600-1750		1750-1800	
	N.º	Población (en millares)	N.º	Población (en millares)	N.º	Población (en millares)
Crecimiento de la población urbana debido a:						
Ciudades que como mínimo doblan	18	770	34	2.253	19	1.230
Ciudades que aportan 30.000	4	261	4	164	8	626
Total	22	1.031	38	2.417	27	1.856
Porcentaje sobre el crecimiento urbano total		41,4		80,6		56,4

umbral de los 10.000 no siempre es conocido, es imposible precisar sus verdaderas tasas de crecimiento. En el análisis que sigue trataremos de identificar todas las ciudades que doblaron por lo menos en cada uno de los tres períodos. Para evitar incurrir en suposiciones arbitrarias y en errores inverificables, la identificación de las ciudades de más rápido crecimiento será limitada a las que tenían al menos 20.000 habitantes al final de cada período. El cuadro 7.11 relaciona las ciudades que al menos doblaron su dimensión durante cada período y añade una segunda lista de ciudades cuyas tasas de crecimiento fueron menos elevadas, pero que añadieron al menos 30.000 habitantes. Puede pensarse que ese cuadro, en sus dos apartados, identifica las ciudades que contribuyeron más al crecimiento urbano total en cada período.

El carácter excepcional del período 1600-1750 resulta patente de nuevo. En esa era de crecimiento global de la población lento y

desigualmente repartido por las regiones, un número de ciudades mayor que en cualquier otro período dobló y más que dobló su población; y eso ocurrió al mismo tiempo que un mayor número de ciudades sufría pérdidas de población más cuantiosas que en las demás etapas. En conjunto, las 38 ciudades relacionadas en el cuadro son responsables del 80 por 100 del crecimiento neto de la población urbana europea en el período 1600-1750. En ningún otro período el crecimiento urbano ha estado tan enteramente concentrado en tan pocas ciudades de entre los muchos centenares que comprende el sistema urbano.

¿Qué tipo de ciudades eran esas de expansión rápida? Como muchas de las ciudades, y particularmente las mayores, cubren un amplio abanico de funciones sociales y económicas, cualquier esquema general clasificatorio debe asignar necesariamente muchas ciudades de manera bastante arbitraria y por ello me he resistido a ir más allá de las designaciones más básicas: las ciudades de crecimiento rápido son identificadas aquí simplemente como capitales, ciudades portuarias, capitales *que son a la vez* puertos, y otras. Las de esta última categoría combinan generalmente funciones industriales con las comerciales y administrativas.

En todos los períodos, las capitales y las ciudades portuarias contribuyeron sustancialmente al crecimiento urbano de Europa, pero en el período 1600-1750 son las predominantes: 30 de las 38 relacionadas participaban de una o de ambas características. De las ocho restantes, sólo Lyon combinaba crecimiento rápido y gran dimensión y las demás se sitúan en el límite inferior de la categoría de ciudades de crecimiento rápido y la suma de sus incrementos representa sólo el 7 por 100 del aumento de las 38 ciudades.

Entre las ciudades portuarias, destacan en 1600-1750 los puertos del Atlántico dedicados al comercio intercontinental; siete de ellos aparecen en la lista de 1500-1600, 13 en la de 1600-1750 y siete en la de 1750-1800. Entre los puertos mediterráneos, los únicos en crecer en el siglo XVII fueron los dominados por los mercaderes de la Europa septentrional y no por los nativos: Cádiz, Liorna y Málaga.

La lista de capitales de crecimiento rápido en 1600-1750 incluye casi todas las grandes capitales de la Europa occidental y central del siglo XX. Sólo Bruselas, Oslo y Berna, las dos últimas por razones obvias, no se encuentran en la lista, que incluye las únicas dos capitales que ya no funcionan hoy como tales: Turín y Dresde.[5]

Comparando las listas de las ciudades de crecimiento rápido en los tres períodos aparece una llamativa diferencia entre las capitales y las demás, pues entre las primeras se da una gran continuidad, o persistencia, en el crecimiento. En conjunto, 16 ciudades capitales aparecen al menos en una lista; cuatro en las tres listas, o bien a causa de su alta tasa de crecimiento o de su crecimiento en números absolutos; y seis en dos de las relaciones. Entre las 25 ciudades portuarias que se hallan al menos en un período sólo cinco aparecen dos veces y ninguna llega a repetirse por tercera vez. Finalmente, las listas de ciudades de otros tipos son completamente diferentes en cada etapa: ninguna de las 25 aparece más de una vez. Claramente, el hecho de ser el centro de gobierno para un territorio amplio agració a las ciudades con un tipo de crecimiento a largo plazo y una estabilidad que no podía garantizar ninguna otra función. La irresistible expansión del gobierno no es un fenómeno de origen reciente. En el otro extremo, las funciones comerciales e industriales desarrolladas en ciudades del interior eran las más vulnerables a una alteración de las circunstancias y, en esas condiciones, el crecimiento rápido no pasó de ser un fenómeno «temporal» dentro de la perspectiva cronológica que estamos usando.

Estabilidad y cambio a largo plazo

Se puede obtener una panorámica del proceso de crecimiento urbano mediante la construcción de una única matriz de transición para los tres siglos anteriores a 1800, que nos permitirá establecer el balance entre continuidad y discontinuidad a largo plazo al mostrar el lugar alcanzado en 1800 por las ciudades que tenían al menos 10.000 habitantes en 1500. ¿Cuán diversos son los destinos de esas ciudades? ¿Hasta qué punto fueron eclipsadas en 1800 por las nuevas ciudades? Para obtener una cierta perspectiva al responder a esas preguntas, el capítulo terminará con un análisis similar del crecimiento urbano europeo en los 180 años *posteriores a* 1800.

La matriz de transición muestra que a las 154 ciudades que poseían al menos 10.000 habitantes en 1500 se sumaron en los tres siglos siguientes 216 nuevas ciudades. En 1800, las ciudades «antiguas» sólo constituían el 41 por 100 de las que se situaban por encima del umbral de 10.000 habitantes y en la Europa septentrional

habían quedado eclipsadas todavía más, comprendiendo tan sólo el 36 por 100 de las 250 ciudades con al menos 10.000 habitantes en 1800.

La impresión sobre la trayectoria de las grandes ciudades de 1500 se hace un poco más positiva cuando se inspecciona la matriz de transición para determinar los cambios de categoría dimensional experimentados por aquellas 154 ciudades: sólo seis de ellas descendieron por debajo del umbral de 10.000 habitantes y sólo otras tres descendieron a una categoría inferior, mientras que la mitad del conjunto mejoró al menos en una categoría.[6]

Puesto que la población total de Europa se dobló aproximadamente a lo largo de los tres siglos, puede suponerse que para mantener su posición relativa una ciudad debería, cuando menos, doblar su dimensión, es decir, pasar en algún momento entre 1500 y 1800 a la categoría inmediatamente superior de la matriz de transición. ¿Es pues un test más riguroso de la persistencia de las antiguas ciudades preguntar cuántas de las 158 ciudades de al menos 20.000 habitantes en 1800 se contaban entre las 154 de 10.000 o más en 1500? El cuadro 7.12 ofrece las categorías dimensionales para 1800 de las grandes ciudades de 1500 en la base de cada matriz de transición. Mientras que las 154 ciudades de 1500 representaban sólo el 41 por 100 de las ciudades de 10.000 o más habitantes, en 1800 significan las dos terceras partes de las mayores de 20.000. En los países mediterráneos las ciudades antiguas dominan en cada una de las categorías desde los 20.000, esto es, desde la categoría II; sólo 11 de las 51 localidades de ese tipo no se sitúan entre las grandes ciudades de 1500. En la Europa septentrional el peso de las ciudades antiguas es más débil, pero en todas partes las ciudades antiguas predominan en las categorías superiores. Para decirlo de otra manera, con pocas excepciones, las numerosas ciudades pequeñas de 1500 no penetraron en los niveles superiores de la jerarquía urbana, como se ve claramente en el cuadro 7.13. Las ciudades más antiguas, aunque numéricamente inferiores a las 216 localidades que sobrepasaron el umbral de los 10.000 durante el período 1500-1800, representan el 64 por 100 de la población residente en las ciudades de al menos 10.000 y comprenden 22 de las 25 ciudades de 80.000 y más habitantes.

La matriz de transición permite identificar fácilmente las ciudades que combinaron crecimiento rápido y persistencia y aquellas

CUADRO 7.12

Matrices de transición: número de ciudades por categorías dimensionales, 1500-1800

Europa

1500 \ 1800	0	1	2	3	4	5	6	T
0	9	159	38	16	1	2	0	225
1	6	46	37	5	4	1	0	99
2	0	1	17	14	3	2	0	37
3	0	0	2	4	6	1	1	14
4	0	0	0	0	2	0	2	4
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	15	206	94	39	16	6	3	379
Las 154 ciudades de 10.000 y más en 1500	6	47	56	23	15	4	3	
%		23	60	59	94	67	100	

Europa mediterránea

1500 \ 1800	0	1	2	3	4	5	6	T
0	5	42	7	2	1	1	0	58
1	5	19	13	3	0	0	0	40
2	0	1	6	3	2	1	0	13
3	0	0	2	2	4	1	0	9
4	0	0	0	0	2	0	1	3
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	10	62	28	10	9	3	1	123
Las 65 ciudades de 10.000 y más en 1500	5	20	21	8	8	2	1	
%		32	75	80	89	67	100	

Europa septentrional

1500 \ 1800	0	1	2	3	4	5	6	T
0	4	117	31	14	0	1	0	167
1	1	27	24	2	4	1	0	59
2	0	0	11	11	1	1	0	24
3	0	0	0	2	2	0	1	5
4	0	0	0	0	0	0	1	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	5	144	66	29	7	3	2	256
Las 89 ciudades de 10.000 y más en 1500	1	27	35	15	7	2	2	
%		19	53	52	100	67	100	

CUADRO 7.13

Importancia relativa de las ciudades «nuevas» y «viejas», por categorías dimensionales, 1500-1800

	Número de ciudades				Población total de las ciudades (en millares)			
Categoría dimensional en 1800 (en millares)	Ciudades de 10.000 y más en 1500	Ciudades de menos de 10.000 en 1500	Número total en 1800	Columna 2 como porcentaje de columna 4	Población de las ciudades «viejas» en 1800	Población de las ciudades «nuevas» en 1800	Población total	Columna 6 como porcentaje de columna 8
1	2	3	4	5	6	7	8	9
10 - 19	46	160	206	22,3	738	2.078	2.816	26,2
20 - 39	57	37	94	60,6	1.586	935	2.521	62,9
40 - 79	23	16	39	59,0	1.240	983	2.223	55,8
80 - 159	15	1	16	93,4	1.577	82	1.659	95,1
160 - 319	4	2	6	66,7	791	335	1.126	70,2
320 y más	3	0	3	100,0	1.873	0	1.873	100,0
Total	148	216	364	40,7	7.805	4.413	12.218	63,9
5 - 9,9	6	*c.* 529	*c.* 535		*c.* 45	3.654	3.699	1,2
Población urbana total en ciudades de 5.000 y más					7.850	8.067	15.917	49,3

cuya decadencia fue sustancial e irreversible. Si continuamos considerando los movimientos a la casilla inmediatamente superior como la regla para el período de los tres siglos, resulta que las ciudades de cambio notable pueden ser identificadas como aquellas que ascendieron al menos tres categorías o descendieron una o más; 25 ciudades cumplen aquella dirección de crecimiento, es decir, multiplicaron su población al menos por ocho, y nueve satisfacen el criterio de la decadencia, es decir, perdieron por término medio la mitad de su población inicial. Las de rápido crecimiento incluyen 12 capitales, entre las cuales están Turín, Madrid y Dublín, las tres únicas ciudades que se elevan desde más abajo del umbral de los 10.000 habitantes hasta los 80.000 o más, 10 puertos, entre los cuales sólo Amsterdam progresó más de tres categorías, y otras tres ciudades, Nimes, Manchester y Birmingham. Las nueve ciudades en decadencia eran interiores y ninguna de ellas era una capital.

No es fácil resumir brevemente el análisis de la continuidad y de la inestabilidad del sistema urbano que acabamos de presentar. La continuidad es, obviamente, cuestión de grado y nuestra percepción depende en parte de cuál de los aspectos de este fenómeno complejo seleccionemos como principal. Así, *ex ante* las grandes ciudades de 1500 experimentaron muchas trayectorias variadas, de tal modo que es difícil predecir su posición final en 1800, pero *ex post* resulta probable que una gran ciudad de 1800 haya estado ya entre las grandes ciudades de 1500. Antes de ofrecer una conclusión definitiva sobre el tema de la estabilidad o fragilidad de las ciudades europeas de la Edad Moderna será útil desarrollar una perspectiva comparativa mediante la aplicación de las mismas técnicas al tiempo transcurrido desde 1800. Si construimos una matriz de transición para el período 1800-1979, podremos observar los modelos de crecimiento urbano característicos de la era industrial. Específicamente, podremos observar en qué medida las grandes ciudades de 1800 lo siguen siendo hoy y comparar los resultados con los del período 1500-1800.

Antes de embarcarnos en esta investigación, debemos reflexionar un poco sobre el problema de determinar qué ciudades modernas pueden ser los equivalentes funcionales de las 364 ciudades de 10.000 o más habitantes en 1800. El rápido crecimiento de la población y la intensa urbanización de los siglos XIX y XX convierten en absurdo continuar usando como criterio el umbral de los 10.000. Otra aproxi-

mación es establecer el umbral de manera que el número de ciudades de 1979 sea aproximadamente igual al número de ciudades con al menos 10.000 habitantes en 1800, pero este método es probablemente demasiado excluyente, puesto que implica que no hay más localizaciones que desarrollen ciertas funciones urbanas en una sociedad industrial moderna de las que existían en la sociedad predominantemente agraria de 1800.

Cualquier umbral de población para 1979 tendrá caracteres arbitrarios. Empezaremos por examinar las 390 ciudades actuales con 100.000 o más habitantes y averiguar cuántas de ellas estaban entre las 364 de al menos 10.000 en 1800. Luego, una breve ojeada a las ciudades menores ampliará el contexto del análisis.

En los cuadros 7.14 y 7.15 se ofrecen los datos más importantes. La matriz de transición, cuyas categorías dimensionales difieren necesariamente de las utilizadas para los siglos anteriores,[7] nos impresiona por la amplia diversidad de las tasas de crecimiento observables para las ciudades de casi todas las categorías iniciales. Así, entre las ciudades que tenían 20.000-39.000 habitantes en 1800, las hay que han ascendido hasta superar el millón, otras han sido incapaces de doblar sus efectivos y las restantes se han distribuido con notable homogeneidad entre las categorías intermedias. Como resultado de esa gran variedad de trayectorias, las 364 ciudades con una población mínima de 10.000 habitantes en 1800 han contribuido con 214 al número de 390 con 100.000 o más de 1979, mientras que otras 137 no han logrado alcanzar este nuevo umbral. Las restantes 13 ciudades no pueden ser analizadas separadamente por su inclusión en la población metropolitana de otras ciudades mayores. Esos resultados implican que 214 grandes ciudades de 1800 fueron alcanzadas por 176 nuevas ciudades que habían contado con menos de 10.000 habitantes en 1800.

La matriz para 1800-1979 mantiene muchas similitudes estadísticas con la de 1500-1800. En ambos casos, las ciudades antiguas experimentan grandes variaciones en su trayectoria de crecimiento y son complementadas por un amplio número de ciudades nuevas, e igualmente en ambos casos, estas últimas no penetran generalmente muy arriba en la jerarquía urbana y llegan a representar sólo una modesta porción de la población urbana total. El cuadro 7.15 muestra estos hechos con claridad. Las 214 ciudades antiguas sólo representan el 55 por 100 de todas las de 100.000 y más habitantes en 1979, pero

Cuadro 7.14

Matriz de transición: Europa, 1800-1979 (población expresada en millares)

Categoría dimensional en 1800	Categoría dimensional en 1979: Menos de 50	50-99	100-199	200-299	300-499	500-999	1.000-1.999	2.000-3.999	4.000 y más	Total con 100 y más en 1979	Total del conjunto de ciudades
Menos de 10	*	*c.* 375	131	28	13	4	0	0	0	176	551 *
10 - 19	58	57	46	16	9	5	0	0	0	76	191
20 - 39	6	16	28	24	12	9	1	0	0	74	96
40 - 59	0	0	3	8	4	7	2	0	0	24	24
60 - 99	0	0	2	0	6	7	7	1	0	23	23
100 - 199	0	0	0	0	1	2	5	3	0	11	11
200 - 399	0	0	0	0	0	1	2	0	0	3	3
400 y más	0	0	0	0	0	0	1	0	2	3	3
Total con 10 y más en 1800	64	73	79	48	32	31	18	4	2	351/390	
Total del conjunto de ciudades	64 *	448	210	76	45	35	18	4	2		902

* Las ciudades con población de menos de 10.000 en 1800 *y* menos de 50.000 en 1979 no han sido estudiadas. Los totales de esta fila y columna son incompletos.

CUADRO 7.15

Importancia relativa de las ciudades «nuevas» y «viejas», por categorías dimensionales, 1800-1979

Categoría dimensional en 1979 (en millares)	Número de ciudades				Población total de las ciudades (expresada en millares)			
	Ciudades de 10.000 y más en 1800	Ciudades de menos de 10.000 en 1800	Número total en 1979	Columna 2 como porcentaje de columna 4	Población de las ciudades de la columna 2	Población de las ciudades de la columna 3	Población de todas las ciudades	Columna 6 como porcentaje de columna 8
1	2	3	4	5	6	7	8	9
100 - 199	79	131	210	37,6	10.550	18.401	28.951	36,4
200 - 299	48	28	76	63,2	11.721	6.577	18.298	64,1
300 - 499	32	13	45	71,1	12.638	4.763	17.401	72,6
500 - 999	31	4	35	88,6	20.900	2.669	23.569	88,7
1.000 y más	24	0	24	100,0	51.966	0	51.966	100,0
Total	214	176	390	54,9	107.775	32.410	140.185	76,9
50 - 99	73	*c.* 375	448	16,5	5.550	24.375	29.925	18,5
Menos de 50	64	*	N. A.	N. A.	2.086	N. A.	N. A.	N. A.
Ciudades engloba-das por otras	13	—	—					
Total, ciudades de 50 y más	287	551	838	34,3	113.325	56.785	170.110	66,6

* Las ciudades con población de menos de 10.000 en 1800 y menos de 50.000 en 1979 no han sido estudiadas.

contienen el 77 por 100 de los 140 millones de habitantes que reúne el conjunto de ciudades de ese rango. Las nuevas ciudades dominan sólo en la categoría de 100.000-200.000, representan menos del tercio de las ciudades de 200.000-500.000 y sólo cuatro de las 59 urbes de más de 500.000 habitantes en 1979 habían tenido menos de 10.000 en 1800. De nuevo, *ex ante* resulta difícil predecir el destino de una gran ciudad de 1800, pero *ex post* es muy probable que la gran ciudad de hoy haya sido una ciudad puntera ya en 1800.

El crecimiento urbano posterior a 1800 difiere del precedente en un aspecto importante: en los tipos de ciudades que han disfrutado de un rápido crecimiento o un estancamiento prolongado. Las 176 ciudades nuevas que crecieron hasta exceder el nivel de 100.000 habitantes son abrumadoramente industriales y estaban muy concentradas en regiones específicas, tales como el *Ruhrgebiet* de Alemania Occidental, el norte de Inglaterra, el norte de España y las áreas industriales de Suecia y Polonia. Las cuatro ciudades que pasaron de menos de 10.000 a más de 500.000 habitantes son todas de este tipo: Lodz, Dortmund, Duisburg y Essen. Entre las ciudades antiguas que han crecido con rapidez, sólo Oslo, capital de la recientemente independizada Noruega, Munich y Zurich no eran primordialmente centros de actividad industrial.

Si consideramos ahora las 137 ciudades de al menos 10.000 habitantes en 1800 que no han logrado llegar a los 100.000, hallamos un número amplio de centros comerciales y administrativos en regiones que continúan siendo agrícolas o que se desindustrializan; la mitad de ellas —72— eran localidades de 10.000-20.000 habitantes en 1800 que habían figurado entre las ciudades mayores de Europa al menos durante un siglo. Estos centros en decadencia, muchos de ellos destinados a convertirse en atractivos turísticos después de la Segunda Guerra Mundial, son particularmente numerosos en Francia, Italia, España y Bélgica. Muchas ciudades portuarias han experimentado también un crecimiento por debajo de la media a medida que el comercio ha tendido a concentrarse en un pequeño número de enormes complejos portuarios. El estancamiento relativo de cada uno de estos puertos tiene su explicación particular, pero localidades como Cork, Cádiz, Middelburg, Rochefort, La Rochella y Lorna corresponden a ese tipo general.

Aunque un número tan considerable de ciudades antiguas no ha logrado alcanzar el umbral de los 100.000 habitantes, constituye sólo

un pequeño porcentaje de las ciudades menores. La parte inferior del cuadro 7.15 muestra que unas 375 ciudades nuevas de 50.000-100.000 habitantes dominan esta categoría.[8] Sin embargo, cuando incluimos esas ciudades menores en nuestro análisis, el modelo básico descrito antes no varía. Las ciudades grandes de 1800 representan sólo un tercio de las 838 ciudades europeas de 50.000 y más habitantes, pero reúnen dos terceras partes de los 170 millones de residentes en esa categoría de ciudades. Comparemos esto con las grandes ciudades de 1500, que comprendían dos quintas partes de las 364 ciudades de 10.000 o más habitantes en 1800 y casi dos tercios de los 12 millones de la población urbana.

¿Qué conclusiones pueden extraerse de este análisis de la estabilidad y la discontinuidad en el sistema urbano europeo? Tal vez el hallazgo más inesperado sea que el crecimiento urbano posterior a 1800, a pesar de producirse a una escala enteramente diferente, ofrece muchos elementos de continuidad con el pasado. Las ciudades de predominio regional, particularmente las que poseen funciones políticas formalizadas, han tendido a mantener sus posiciones contra viento y marea. A nivel europeo y a largo plazo, las relaciones de las ciudades por tamaños muestran cambios importantes, pero este hecho raramente ha comportado que las ciudades pequeñas asumieran las funciones de las ciudades mayores ya establecidas. Más bien, las reordenaciones de los niveles superiores de la jerarquía urbana han sido un resultado del crecimiento diferencial de las economías regionales, que ha provocado que la ciudad dominante de una región de rápido crecimiento haya sobrepasado a la ciudad dominante de una región de crecimiento más lento. Las ciudades dominantes de cada región permanecen, pero su posición relativa cambia. Este proceso usualmente se extiende por muchas décadas e incluso siglos. Las excepciones más obvias de esta regla general son el ascenso de Madrid como cabeza de la jerarquía castellana suplantado a Toledo y, tal vez, el crecimiento de Amsterdam en el conjunto de las actuales Bélgica y Holanda.[9] Muy por debajo de este estrato excepcional, entre las ciudades situadas poco por encima de los umbrales usados en este estudio, es patente que hay mucho movimiento y discontinuidad. La competencia entre los puertos, las fortunas de las industrias, los efectos de la Reforma y de la centralización gubernamental y variados accidentes de la historia y de la naturaleza han provocado ascensos y retrocesos relativos entre esas ciudades. A este nivel vemos

los efectos de las ciudades «nuevas», esas localidades que formaban parte del stock de varios millares existente en 1500 y que pasaron a ser portadoras de la innovación y espejo de los cambios estructurales. Esas ciudades nuevas eran particularmente numerosas en el siglo XIX, como atestiguan las 551 ciudades de menos de 10.000 habitantes en 1800 que hoy tienen al menos 50.000. Pero en relación con el número de grandes ciudades, las centurias precedentes también habían presenciado un flujo constante de localidades que pasaban a través del umbral de los 10.000 habitatnes.

Entre esos dos niveles, encontramos las ciudades de los rangos intermedios, por debajo de las cimas de los subsistemas urbanos a que pertenecen. Se han desarrollado más allá de la provisión de los servicios urbanos básicos mediante la especialización en las funciones de transporte, producción industrial o administración eclesiástica, pero no adquieren funciones gubernamentales centrales. Ciudades de este tipo, entre las cuales se cuentan Augsburgo, Brescia, Brema, Bristol, Gante, Magdeburgo, Málaga o Reims, merecen un estudio más detallado *en el contexto de sus jerarquías urbanas*, de manera que se puedan comprender mejor las etapas de turbulencia urbana que alteraron su posición a mejor o a peor.

Lo que demuestra este examen estadístico es que la era de la Revolución industrial no ha sido un acontecimiento único en la historia urbana, un fenómeno responsable de la introducción de impactos sobre tantas ciudades como para crear un nuevo sistema urbano. Un sistema urbano complejo e internacional precedió a la era de la industrialización y este estudio ha mostrado que su construcción fue un proceso gradual y que el período que parece clave para su consolidación es, en todo caso, el siglo XVII. Es, por tanto, un error considerar el rápido crecimiento de las ciudades industriales en el siglo XIX como creador de la sociedad urbanizada actual de los países avanzados. Por el contrario, la construcción de un sistema urbano fue, y esto es lo que voy a sostener en el capítulo 10, una precondición del crecimiento industrial moderno. El ascenso de ciudades específicamente industriales fue espectacular y lleno de novedades, pero está perfectamente localizado —en las cuencas carboníferas y en los distritos textiles— y fue episódico, pues el período de rápido crecimiento de esos núcleos fue breve. Pocos de ellos han adquirido una posición central en el sistema urbano; la mayoría se mantienen subordinados a los centros regionales establecidos por tradición.

8. EL MODELO ESPACIAL DE LA URBANIZACIÓN EUROPEA

La medición de la urbanización

La urbanización de Europa en los tres siglos posteriores a 1500 se produjo con variaciones en las tasas de crecimiento, fue selectiva en relación con los tipos de ciudades que ascendían a niveles superiores de dimensión demográfica y de importancia y configuró la construcción de una nueva estructura jerárquica o distribución rango-tamaño de las ciudades; presentó también rasgos pronunciados en su dimensión espacial, pues la incidencia del crecimiento urbano fue muy desigual geográficamente. He intentado mostrar esos desarrollos mediante las comparaciones del crecimiento urbano unas veces en dos grandes regiones (mediterránea y septentrional) y otras en cuatro (mediterránea, central, noroccidental y oriental), pero hay que avanzar más en esa dirección, puesto que el proceso de urbanización europea de aquellos siglos no fue una fuerza avasalladora en todo el territorio por igual, sino que fue selectivo en el aspecto regional del mismo modo que ya hemos visto que lo fue en otros aspectos.

La vía más directa para descubrir los modelos de la urbanización europea pasa por la comparación del porcentaje de la población total residente en ciudades, región por región. La información necesaria es ofrecida en el cuadro 3.7, donde la población urbana de cada uno de los dieciséis territorios se expresa como porcentaje sobre la población total estimada de la zona. El cuadro muestra grandes diferencias regionales en el grado de urbanización y en el ritmo del proceso: la tasa de urbanización ascendió rápidamente en algunos territorios, como Inglaterra, Escocia y Holanda, y apenas cambió en otros, como Bélgica e Italia.

Podrían decirse muchas más cosas en esa dirección si calculásemos las tasas de urbanización para entidades geográficas menores que «Escandinavia», «Alemania» o «España». La frecuente ausencia de datos sobre los totales de población para territorios menores imposibilita un análisis más preciso en esta obra, pero, aunque fuese posible, no sería particularmente ilustrativo, pues, de hecho, esos porcentajes simples pueden conducir a error.

El siguiente ejemplo demostrará la necesidad de andar con tiento al hacer afirmaciones sobre los niveles de urbanización comparados: la población de Londres creció de 40.000 a 575.000 entre 1500 y 1700 y en ese período fue enteramente responsable de casi todo el aumento del nivel de urbanización de Inglaterra y Gales, que pasó de 3,1 por 100 a 13,3 por 100; ahora bien, si Inglaterra y Gales fueran divididas en —digamos— cuatro regiones, el índice de urbanización en la Inglaterra sudoriental mostraría un incremento aproximado desde un 8-9 por 100 en 1500 hasta un 40 por 100 en 1700, mientras que las cifras para las tres regiones restantes empezarían entre 0 y 2 por 100 y progresarían poquísimo, si acaso, a lo largo de los dos siglos siguientes.

¿Cuál de esas dos aproximaciones es la más adecuada? En 1500 el crecimiento londinense probablemente tenía poco impacto demográfico y económico directo en los extremos septentrionales y occidentales de Inglaterra y Gales y se podría defender la proposición de que los índices regionales son más elocuentes. En 1700, el crecimiento de Londres tenía un impacto nacional —de hecho un impacto internacional— que convierte la confianza en los índices de urbanización regionales en un factor de error más que de información. Desde luego, el crecimiento londinense fue extraordinario, pero hemos observado que el crecimiento de grandes capitales nacionales y de ciudades dedicadas al comercio internacional fue un rasgo principal del proceso de crecimiento urbano en toda Europa. Hallar el contexto regional apropiado para medir los niveles de urbanización cuando se trata de ciudades como París, Amsterdam o Lisboa no es, obviamente, algo sencillo ni de pequeñas consecuencias. Una vez se rechaza la manoseada aserción de que el Estado-nación es la unidad natural de análisis y, aún más, el anacronismo de que *lo que más tarde será* el territorio del Estado-nación puede constituir esa unidad natural, debemos enfrentarnos al problema de qué constituye un sistema o subsistema urbano. En nuestra discusión anterior de este

problema, apareció claro que en Europa el concepto de región natural no puede sernos de ayuda y por esa razón los límites de los subsistemas urbanos están sujetos a cambios considerables.

La simple comparación de los porcentajes de población urbana es inadecuada también en un segundo sentido, pues nos dice muy poco acerca del fenómeno de la urbanización como proceso social y económico. Si entendemos el término urbanización en un sentido más amplio que el meramente estadístico (véanse pp. 26-27), nos interesa conocer, entre otras cosas, la densidad con la que un área está ocupada por ciudades, la intensidad de comunicación entre esas ciudades y el abanico de funciones urbanas ofrecido por ellas. Los datos de población solos no pueden resolver esas cuestiones en todos sus aspectos, pero además, los cálculos sencillos del porcentaje de la población de un territorio que reside en ciudades pueden fallar si no hacemos uso de los otros datos a nuestra disposición, pues tales índices nos esconden demasiadas cosas. Por ejemplo, nos dicen que tanto en la Inglaterra sudoriental como en la República de Holanda alrededor del 40 por 100 de la población residía en ciudades en 1700, pero no nos dicen nada acerca de que la República contaba con 19 ciudades de más de 10.000 habitantes, y cantidades de localidades menores, mientras que la población urbana de aquella región inglesa estaba concentrada enteramente en una ciudad, siendo las restantes mucho menores.

Esas limitaciones han llevado a los investigadores a diseñar fórmulas de medición alternativas. Arriaga propuso un índice de urbanización que, desde su punto de vista, proporciona criterios mejores para comparar poblaciones urbanas en el tiempo y de una nación a otra.[1] Otorga un peso extra a las ciudades mayores, más propiamente urbanas según su opinión, por el procedimiento de multiplicar el porcentaje urbano simple (U) por un coeficiente que es la suma de los cuadrados de la población de cada ciudad (X_i), dividido por la suma simple de las poblaciones de esas ciudades. Así, su índice es:

$$IU = \frac{\sum_{i=1}^{n} x_i^2}{\sum_{i=1}^{n} x_i} \times U$$

Paul Klep, en su estudio de los desarrollos a largo plazo de la población y de la economía de Brabante, emplea este índice para analizar la urbanización de esa importante provincia belga.[2] Usando una medida convencional de la urbanización, estableció que la población de los nueve municipios de al menos 5.000 habitantes en 1526 se situaba en un 39 por 100 de la población total, mientras que los 28 que tenían esa categoría en 1856 reunían exactamente un 39 por 100; pero argumentaba que las ciudades mayores de la última fecha eran muchas veces más grandes que sus equivalentes en el siglo XVI. Brabante había llegado a ser más urbana, pero la medición convencional no lo reflejaba. El índice de Arriaga ofrece una imagen bien diferente, pues, según él, la urbanización de Brabante se eleva de 8,25 por 100 en 1526 a 52,8 por 100 en 1856.

¿Representa eso una mejora? Obviamente, eso depende en gran medida de la definición de urbanización que uno maneje. El índice

CUADRO 8.1

Resultados del índice de urbanización

$$\text{Índice de urbanización } (IU) = \frac{\sum_{i=1}^{n} \times_i^2}{\sum_{i=1}^{n} \times_i} \times U$$

$\times_i$ = población de la ciudad

U = tasa de urbanización ($\sum_{i=1}^{n} \times_i$ / población total)

		IU	*U* (porcentaje)
Alemania	1600	1,13	4,2
	1800	2,60	5,5
Inglaterra	1600	8,76	5,5
	1800	90,15	21,1
España	1600	4,00	10,8
	1650	5,50	10,2
Brabante *	1600	17,37	41,0
	1800	12,87	30,0

* Klep (1981), 84-86; incluye todas las ciudades de al menos 5.000 habitantes.

de Arriaga no sólo atribuye un peso mucho mayor a las ciudades mayores —para obtener ese efecto es más aconsejable usar un umbral de población más alto o un umbral móvil—, sino que da casi *todo* el peso a la ciudad o ciudades principales. Así, en la comparación entre la Inglaterra sudoriental y Holanda antes utilizada, ese índice consideraría a la primera región, con su enorme ciudad, mucho más urbanizada que Holanda, donde no había ningún ejemplar que se apartara del tipo de ciudad de tamaño moderado con funciones económicas y sociales especializadas. El cuadro 8.1 muestra algunos cálculos que ilustran más las distorsiones de ese procedimiento. Alemania, cuya modesta población urbana de 1600 no ha aumentado mucho en 1800, presenta un índice de urbanización duplicado, lo que es explicado solamente por el crecimiento de Berlín y Hamburgo. Inglaterra en 1600 era comparable a Alemania por el tamaño relativo de su población urbana, pero a causa de su concentración en Londres, el índice de urbanización inglés se sitúa muy por encima del alemán. La elevada cifra para Inglaterra se incrementa diez veces para 1800 y uno siente la tentación de interpretar eso como un reflejo de las emergentes localidades industriales que estaban, en efecto, urbanizando importantes partes de Inglaterra, pero el índice hubiera aumentado casi del mismo modo si ninguna de esas ciudades hubiera existido, pues el 96 por 100 del valor del coeficiente es atribuible a Londres sola. Finalmente, consideremos a España, donde de 1600 a 1650, el número de ciudades con al menos 10.000 habitantes cayó en un 13 por 100 y la suma de sus poblaciones en un 25 por 100; pero el crecimiento de una sola ciudad, Madrid, contrarresta todo ello y consigue elevar el índice desde un 4,0 por 100 a un 5,5 por 100.

Las ciudades muy grandes no dejan de tener importancia, pero cuando están solas en el país, como en los casos de Viena y Lisboa, influyen a la sociedad de manera muy diferente a como lo hacen las grandes ciudades que se interrelacionan intensamente a través de una densa red de ciudades subordinadas. El índice de Arriaga no capta este hecho mejor que las mediciones convencionales.

El concepto de potencial

En el resto del capítulo voy a describir y aplicar una técnica que evita los intrincados problemas de la división regional, al tiempo

que proporciona una visión global de las diferencias espaciales por lo que respecta a la incidencia de importantes dimensiones de la urbanización.

Potencial es un concepto geográfico que expresa el «potencial» de una localización para relacionarse con todas las demás localizaciones. Puede pensarse que es una medida de la accesibilidad de un lugar para las personas o para los mercados situados en el resto de las localidades. En el uso que haremos de este concepto, las localizaciones consisten siempre en ciudades. Así, el potencial mide la accesibilidad de una ciudad para los habitantes de las restantes ciudades.[3]

El potencial de la ciudad i para la interacción con las demás ciudades, n en número, dentro de una región delimitada, es computado como la suma de los potenciales individuales de i con cada una de las n ciudades, incluyéndose a sí misma. El potencial (V) varía en proporción directa a la población de la ciudad j (M_j) y en proporción inversa con la distancia que separa la ciudad i de la j (d_{ij}). La medición del tamaño de una ciudad puede ser afinada, desde luego, rectificando el número de habitantes con su poder adquisitivo medio o con cualquier otro indicador de poder económico. Del mismo modo, el factor distancia debería ser adaptado para reflejar el costo real afrontado por las personas de i y de j para comunicarse, si ese factor variase entre las localizaciones de una región. En símbolos:

$$V_i = M_1 / d_{i1} + M_2 / d_{i2} + \ldots M_j / d_{ij} \ldots M_n / d_{in} + M_i / d_{ii}.$$

Es decir: $V_i = \sum_{j=1}^{n} M_j / d_{ij} + M_i / d_{ii}$.

El último elemento de las ecuaciones se refiere al potencial de la ciudad i. Claramente, d_{ii} no puede ser 0, pues esto obligaría a estimar V_i como infinito. Los geógrafos emplean varias convenciones para combatir este problema, la más común de las cuales es estimar d_{ii} como la mitad de la distancia entre i y su vecina más inmediata. Mi opción en esta cuestión será discutida más adelante.

Una vez el potencial (V_i) de cada localización ha sido calculado, la serie de valores que resulta puede servir como medida de la posición relativa de cada lugar con respecto a todos los demás. En este estudio, el potencial es calculado para todas las ciudades europeas

de al menos 10.000 habitantes para cada una de las siete fechas que ya nos son familiares, desde 1500 a 1800. Los mapas de potencial urbano que pueden extraerse de esa información servirán para indicar la posición de las ciudades europeas *cada una respecto a todas las demás*, en relación con su proximidad a las agrupaciones de población urbana y con las funciones y mercados urbanos que van asociados a ese tipo de población.

Como potencial es un concepto general con varias aplicaciones, entre otras, a la comercialización, a las migraciones y a las comunicaciones, uno se pregunta cómo deben ser interpretados sus valores. En la aplicación histórica que nos interesa, propongo lo siguiente. Se puede imaginar un campo de influencia urbana en torno a una ciudad. Cuanto mayor es la ciudad, más extenso es ese campo. Cuando en una área determinada existen varias ciudades sus campos pueden superponerse, generando oportunidades económicas —tanto para el territorio intermedio como para las ciudades de la región— que no existen en un lugar donde las ciudades estén relativamente aisladas. Esas nuevas oportunidades surgen cuando las ciudades pueden interrelacionarse intensamente con todos los elementos restantes de un sistema urbano. Situando en un mapa los valores potenciales para todas las ciudades, se configura una superficie de potenciales a partir de la cual podemos identificar las áreas en las que la urbanización toma la forma de creación de un sistema urbano y aquellas donde las ciudades, a pesar de su crecimiento, permanecen relativamente aisladas las unas de las otras. Comparando las superficies de potencial de fechas sucesivas podremos identificar hacia dónde se extiende la urbanización más intensa y sistemática, de dónde se retira y cómo cambian las localizaciones de mayor potencial urbano. En síntesis, la superficie de potencial ilustra cómo la localización y la comunicación son importantes, junto con la población, para determinar la capacidad de una ciudad para interrelacionarse con otros lugares.

Antes de seguir, debemos atender a dos problemas relacionados con el uso de esta técnica. Al calcular potenciales es erróneo suponer que sólo *las otras* ciudades contribuyen al potencial de una ciudad. La propia población de esa ciudad es también relevante y, de hecho, cuanto más difíciles son las comunicaciones, tanto más pesa la misma ciudad en su potencial total. Si la población de cada ciudad fuera ignorada, resultaría el absurdo de que el potencial de un pequeño lugar cercano a una gran ciudad excedería al de esa misma ciudad.

Hemos notado ya lo que ocurre cuando la misma población de una ciudad es dividida por una distancia de 0. Así, ¿qué puede hacerse?

En los cálculos que siguen d_{ii} es el mismo valor para todas las ciudades: 20 km. Me he sujetado a este valor como resultado de la experiencia. Con d_{ii} igual a 20, se generan resultados que quedan a medio camino entre la concentración de todo el potencial (V_i) en la ciudad i y la consideración de que la ciudad i no tiene efecto discernible sobre su propio potencial. Debe indicarse también que en la aplicación, los 20 km funcionarán también como un valor *mínimo* para d_{ij}. Los pares de ciudades más próximos entre ellos —por ejemplo, Greenwich y Londres o La Haya y Delft— son considerados como ajustados a ese valor mínimo.

El segundo problema concierne al factor distancia en sí mismo. En su forma más simple la ecuación de potenciales supone que el territorio sobre el que las ciudades se relacionan entre ellas es similar a una llanura sin accidentes donde todos los movimientos son de igual dificultad en proporción directa a la distancia. El programa de ordenador empleado para calcular la distancia entre cada par de ciudades (d_{ij}) se basa en esa suposición: para cada ciudad anotamos las coordenadas de latitud y longitud y a partir de ahí calculamos las distancias directas con compás.

La suposición es particularmente inapropiada para el período que estudiamos, pues los costos de transporte terrestre eran mucho mayores que los de la navegación interior y éstos, a su vez, excedían a los gastos del transporte marítimo. Para conferir mayor realismo al estudio he rectificado las distancias entre cada par de ciudades para reflejar el coste relativo de trasladar realmente bienes, personas e informaciones entre ellas. No era posible modificar individualizadamente cada una de las 71.631 relaciones binarias existentes ($1/2\ [379^2 - 379] = 71.631\ d_{ij}$) y en lugar de ello he empleado el siguiente procedimiento para obtener una aproximación grosera a la «verdadera» distancia entre cada par de ciudades.

Cada ciudad ha sido codificada de acuerdo con su localización:

Código	Tipo de localización
1	Puerto marítimo del Atlántico o del Báltico
2	Puerto marítimo del Mediterráneo
3	Ciudad interior junto a un curso navegable
4	Ciudad terrestre

Cada par de ciudades genera una combinación de dichos códigos numéricos, tales como 3-3 para dos ciudades sobre vías navegables, o 1-2 para un puerto báltico y otro mediterráneo. El paso siguiente es establecer coeficientes utilizables para rectificar la distancia directa entre dos ciudades cualesquiera. He razonado que el alto costo del transporte terrestre entre dos ciudades sin comunicaciones fluviales tenía el efecto de acrecentar la distancia «real» entre ellas y que, en el otro extremo, la relativa facilidad de las comunicaciones marítimas producía un acortamiento efectivo de la distancia entre dos puertos del Atlántico o dos puertos del Mediterráneo. He tomado la comunicación entre ciudades a través de cursos fluviales o canales como norma, estableciendo el coeficiente para esta combinación más frecuente en 1,0, es decir, sin rectificar las distancias en línea recta. Las distancias entre ciudades totalmente terrestres exigían un coeficiente mayor que 1 para reflejar la relativa dificultad de la comunicación, mientras que las distancias entre puertos de mar requerían un coeficiente menor que 1 para reflejar la facilidad relativa de las comunicaciones. Requerirán coeficientes con valores intermedios otras

CUADRO 8.2

Coeficientes usados para modificar las distancias entre pares de ciudades (para los cálculos de potencial)

	Códigos de pares de ciudades	Coeficientes de distancia
Más gravoso	4 - 4	1,6
	1 - 4 2 - 4 3 - 4	1,3
Neutral	3 - 3 1 - 2	1,0
	1 - 3 2 - 3	0,8
Menos gravoso	1 - 1 2 - 2	0,5

combinaciones, que son evidentes, salvo tal vez el caso de los puertos báltico-atlánticos con los mediterráneos. Tienen números de código diferentes y las comunicaciones entre estos dos tipos de puertos marítimos son consideradas menos fáciles que entre puertos de la misma zona, para paliar que las distancias han sido computadas «a vuelo de pájaro» y que, en realidad, las comunicaciones oceánicas entre los puertos septentrionales y los mediterráneos exigían un recorrido sinuoso bordeando el continente que actúa como contrapeso del costo por kilómetro más bajo, que es típico cuando el transporte se realiza por vía marítima.

Mientras que ordenar las parejas de ciudades por el correspondiente costo por kilómetro es una operación fácil por demás, la asignación efectiva de coeficientes con valores específicos no lo es. La transformación de un listado ordinal a otro cardinal (cuadro 8.2) no puede aspirar a más autoridad que la de una «estimación adivinatoria». Este intento de aproximar el esfuerzo real necesario para comunicar cada par de ciudades es justamente eso, una aproximación, pero consigue añadir un poco de realismo al cálculo del potencial urbano.[4]

Las superficies de potencial en Europa

He calculado el potencial urbano de cada ciudad de al menos 10.000 habitantes usando la ecuación de potenciales modificada que hemos descrito para intervalos de medio siglo entre 1500 y 1800. En cada período los valores de potencial absolutos han sido reformulados como porcentajes del valor de potencial más elevado. El examen de los resultados empezará por identificar las ciudades con más elevado potencial para cada período para pasar luego a cartografiar los valores potenciales de todas las ciudades consideradas y analizar luego los perfiles espaciales resultantes de alto y bajo potencial.

Las ciudades con más altos valores de potencial en cada uno de los siete períodos son identificadas en el cuadro 8.3. En 1500 Venecia poseía el más alto potencial de todas las ciudades europeas, seguida de cerca por Milán. Cincuenta años más tarde Venecia continuaba siendo la cima de los potenciales urbanos, pero un núcleo norteño, Amberes, se situaba en segundo lugar y muy cerca. En 1600, los honores del potencial más elevado habían emigrado hacia el norte

CUADRO 8.3

Ciudades con los valores de potencial más elevados (expresados como porcentaje del valor máximo de cada período), 1500-1800

Ciudad	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
Londres	54,0	59,2	86,4	92,7	*100,0*	*100,0*	*100,0*
Amsterdam	72,9	75,3	98,1	99,3	90,0	77,7	68,3
Rotterdam	0	0	*100,0*	*100,0*	92,0	79,7	70,9
Amberes	95,7	98,4	93,3	86,7	81,3	70,3	67,0
París	76,2	74,0	92,9	95,1	93,6	89,9	73,6
Venecia	*100,0*	*100,0*	94,4	54,6	53,2	52,9	44,2
Milán	98,1	76,6	90,1	51,4	50,9	49,7	43,4
Nápoles	82,4	84,5	96,0	49,8	47,1	51,8	50,3

y la ciudad identificada como poseedora del mayor potencial, Rotterdam, era en aquel momento una pequeña localidad de escasa importancia; su alto índice era el resultado de estar localizada en el centro de una extensa zona urbana que contaba con varias ciudades con valores de potencial cercanos a 100, en especial Amsterdam. Esta zona de los Países Bajos no era la única, pues París actuaba como un segundo centro de altos valores en el norte, mientras que las ciudades de la Italia septentrional, encabezadas por Venecia y Milán, así como Nápoles en el sur, presentaban altos valores de potencial.

Este liderazgo tan compartido no duró demasiado, pues en 1650 las ciudades meridionales perdieron importancia, mientras que las holandesas ocupaban las primeras posiciones, seguidas de cerca por París, y se unía a ellas Londres, como una rival par alcanzar el *status* de ciudad con el más alto valor de potencial. En 1700 esos tres lugares, París, la Holanda central y Londres, continuaron monopolizando los rangos de ciudades con potenciales dentro del 10 por 100 de distancia del valor más alto, pero ahora ya Londres se situaba en la cima, posición que fue consolidando a lo largo del siglo XVIII. En 1750 ninguna otra ciudad se situaba a menos del 10 por 100 del valor de potencial de Londres y en 1800 su más cercana competidora,

París, presentaba un valor de potencial inferior a los tres cuartos del de la capital británica.

El significado de esta evolución en la localización de los valores de potencial más elevados que se muestra en el cuadro 8.3 puede aparecer más claro cuando lo comparamos con la sucesión de ciudades que actuaron como centro de gravedad de la «economía mundial» europea postulada por Fernand Braudel en *La dinámica del capitalismo*.[5] La aproximación braudeliana a este problema de la estabilidad y la discontinuidad en la economía europea fue presentada ya en el capítulo 7 del presente libro. El concepto de centralización y descentralización que ofrece implica el reinado de una ciudad en la cima del capitalismo europeo, seguido por episodios relativamente breves de descentralización en los cuales el liderazgo es discutido, el antiguo dominador cede y un nuevo centro, siempre una ciudad, es establecido en su lugar.

Braudel afirma que Venecia, habiendo asumido las funciones de centro en el siglo XIV, sostuvo su posición hasta principios del XVI. El liderazgo pasó entonces a Amberes, sólo para volver después de un reinado relativamente breve de medio siglo al área mediterránea. Esta vez, después de 1550, la ciudad dominante fue Génova, beneficiaria de la política comercial de los Habsburgo, que duró también poco en su privilegiada posición. Una descentralización de la economía mundial en el período 1590-1610 se resolvió sólo cuando Amsterdam consolidó su posición como centro de la actividad económica capitalista de Europa. Esta consolidación de Amsterdam tuvo una durabilidad que no habían alcanzado sus predecesoras inmediatas. Sólo después de un sostenido período de rivalidad entre Amsterdam y Londres cambió el lugar del liderazgo otra vez. De acuerdo con Braudel, la posición de Londres fue claramente predominante hacia finales del siglo XVIII y duró a lo largo del siglo XIX y hasta el XX, hasta que el relevo cruzó el Atlántico hacia Nueva York en la crisis de 1929.

Cabe destacar que, entre todas las ciudades mencionadas por Braudel, sólo Londres era la ciudad mayor de Europa en el momento de su preeminencia, lo que muestra que en su mente había algo más que la dimensión demográfica al hacer sus indicaciones sobre la importancia económica de aquellos centros. El modelo de potencial usado por nosotros confía enteramente en los datos de población, puesto que no tenemos a nuestra disposición otros indicadores cuan-

FIGURA 8.1

Potencial urbano en Europa, 1500

titativos de la importancia de una ciudad. A pesar de eso, los valores de potencial siguen a Braudel de cerca en la identificación de las ciudades situadas en la cima del sistema capitalista.

En 1500, y de nuevo entre 1650 y 1800, los valores de potencial se adaptan perfectamente a las aseveraciones cualitativas de Braudel, mientras que el breve reinado de Amberes queda bien reflejado en el alto índice que presenta esa ciudad en 1550. Braudel afirma que, alrededor de 1600, fuertes tendencias desestabilizadoras crearon el ambiente en el que varios centros rivalizaron por el liderazgo del sistema económico europeo y ninguno de ellos consiguió una recentralización estabilizada por largo tiempo. Los valores de potencial ampliamente compartidos de 1600, con siete ciudades casi tocándose

en la cima, son ciertamente compatibles con la visión braudeliana.

A mi juicio, esta convergencia de una caracterización cualitativa con los resultados de una técnica cuantitativa bastante formalista otorga credibilidad a la interpretación que he tratado de articular a través de la aplicación del concepto de potencial.

Hasta aquí, nos hemos concentrado exclusivamente en las ciudades de mayor potencial. Vamos ahora a examinar los resultados de los análisis de potencial para el conjunto de las ciudades europeas. Las figuras 8.1 a 8.5 muestran las superficies de potencial para cinco de las siete fechas desde 1500 a 1800. Las superficies de potencial están delimitadas por isolíneas, cada una de las cuales comprende una zona en que los valores de todas las ciudades igualan o exceden al ya descrito porcentaje sobre el potencial más elevado.

FIGURA 8.2

Potencial urbano en Europa, 1600

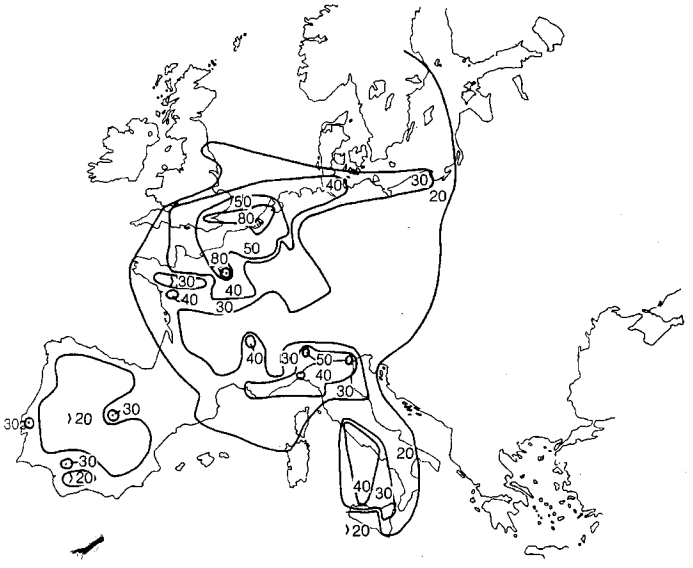


FIGURA 8.3

Potencial urbano en Europa, 1650

Si examinamos el mapa de potenciales para 1500 (figura 8.1), veremos que muestra que las ciudades con valores de potencial de al menos el 80 por 100 en relación con el punto de mayor potencial están localizadas a lo ancho de la Italia septentrional, en Nápoles y en un triángulo cuyos vértices son la ciudad holandesa de Dordrecht y las belgas de Tournai y Lovaina. Isolíneas de valores inferiores comprenden zonas cada vez más extensas alrededor de esos focos. Al nivel de la isolínea 40, las zonas noroccidental y mediterránea quedan unidas precariamente por un corredor urbano que se extiende desde las costas atlánticas de Francia al Languedoc, y si descendemos al valor 30 la zona napolitana queda también englobada. A ese nivel de potenciales aparentemente sólo quedan aislados los centros urbanos de Andalucía. En conjunto, la isolínea de potencial 30 forma

una zona irregular que excluye la mayor parte de Escandinavia, la Gran Bretaña céltica, Irlanda, Castilla, Portugal y la Europa oriental, lo cual sugiere que las ciudades de esos vastos territorios sólo se interrelacionaban débilmente entre sí y con las situadas en puntos más centrales.

En este punto, hemos de observar que los valores de potencial han sido, y deben ser, calculados en un territorio delimitado. La influencia de las ciudades más allá de esos límites, que puede afectar a los valores de potencial de ciertas ciudades europeas, queda necesariamente al margen de los resultados que aquí presentamos. ¿Cómo afectaría las superficies de potencial que ofrecemos en nuestros mapas una delimitación territorial más amplia? Ciertamente, las ciudades de la península balcánica y del Mediterráneo oriental, entre ellas

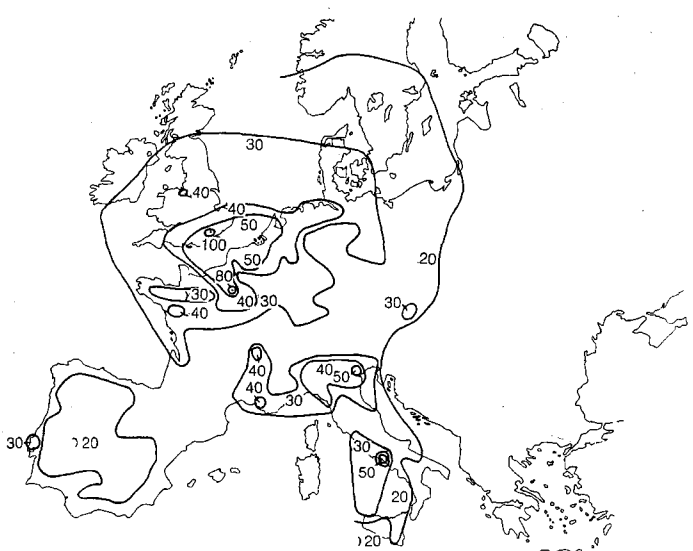


FIGURA 8.4

Potencial urbano en Europa, 1750

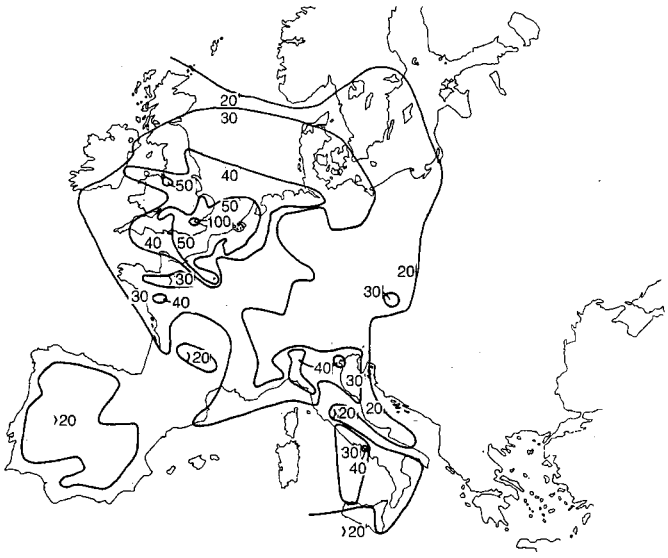


FIGURA 8.5

Potencial urbano en Europa, 1800

Constantinopla, aumentarían el potencial de las ciudades italianas. Las únicas otras posibilidades son las ciudades coloniales de Ultramar. Si la intensidad de sus lazos con los puertos atlánticos compensaba suficientemente su gran distancia hasta alterar materialmente las superficies de potencial mostradas en los mapas es una pregunta que queda abierta.

En otros aspectos, las fronteras usadas en este estudio no son probablemente culpables de distorsionar grandemente los resultados que ofrecemos. Las ciudades rusas son tan escasas y están tan alejadas que poco podían hacer para incrementar los bajos valores de potencial de las ciudades de la que hemos definido como Europa oriental.[6]

La superficie de potenciales de 1600 (figura 8.2) revela una iso-

línea 30 que distingue las zonas centrales de las periféricas tanto como la de 1500, excepto que queda incluida una parte bastante mayor de la Europa oriental y, de forma mucho más espectacular, la isolínea entra en la península Ibérica hasta incluir las ciudades andaluzas y portuguesas. La superficie de potenciales de 1600 es muy interesante, pues muestra que la urbanización ibérica del siglo XVI había logrado configurar una cima subsidiaria comprendiendo a Lisboa y a las ciudades del Guadalquivir. La ciudad de potencial más elevado de la zona, Sevilla, no se acerca demasiado, sin embargo, a los valores que se pueden hallar en las áreas localizadas más centralmente, aunque configura un cuarto foco de urbanización a situar junto al de Bélgica-Holanda, Italia septentrional e Italia meridional, cada uno de los cuales tiene sus propios valores culminantes.

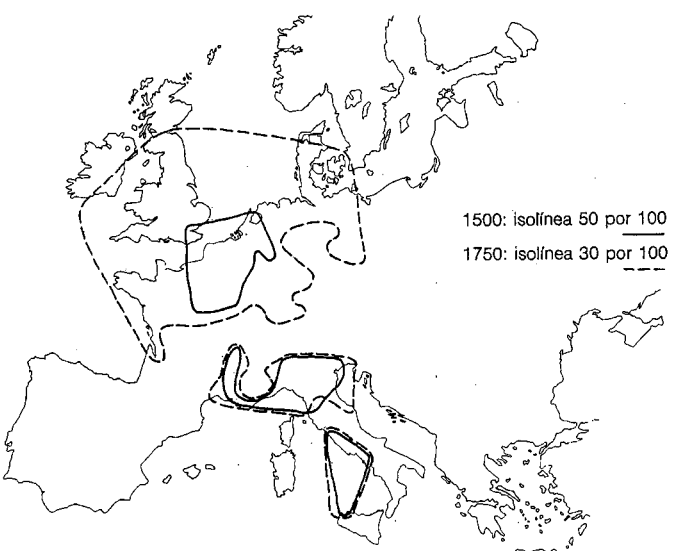


FIGURA 8.6

Zonas de alto potencial urbano en 1500 y 1750

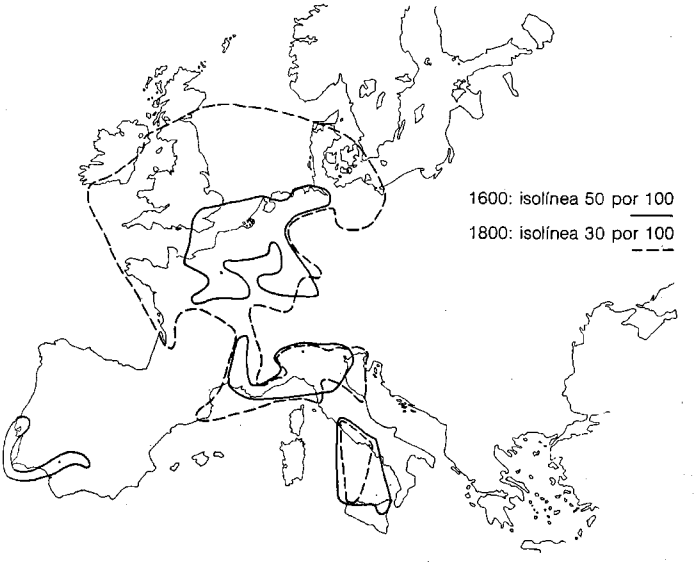


FIGURA 8.7

Zonas de alto potencial urbano en 1600 y 1800

Comparando los mapas de potencial para 1600 y para 1650 (figura 8.3) aparecen los dramáticos efectos de la crisis urbana del siglo XVII. El reciente crecimiento urbano de Iberia se rompe, como lo muestra la práctica desaparición de la cima subsidiaria de 1600. La ancha zona de alto potencial urbano extendida a lo largo de las ciudades de la Alemania meridional retrocede y es todavía más revelador que los valores de potencial relativo de las ciudades italianas se hundan, de tal manera que los índices más elevados de esta zona son poco más de la mitad de los valores superiores del norte.

Un siglo más tarde, en 1750 (figura 8.4), la superficie de potenciales muestra que los sistemas de la Italia septentrional y de Nápoles permanecen más o menos donde los había dejado la crisis del XVII y que las ciudades de la península Ibérica registran valores de poten-

cial por encima de 20 sólo a lo largo de las costas y en Cataluña. Dejando aparte Madrid, el interior de Castilla es un vasto territorio de potencial bajísimo que sólo tiene paralelos en los márgenes extremos de la Europa oriental y septentrional. En agudo contraste con todo esto, la zona urbana noroccidental se expande más al norte y más al oeste para abarcar la mayor parte de las Islas Británicas y más al este, siguiendo aproximadamente el curso del Elba, para incorporar las urbes de Prusia y Sajonia. En 1800 (figura 8.5) la reorientación atlántica de las superficies de potencial es completa, y refleja el ascenso de las ciudades industriales de Gran Bretaña.

Las figuras 8.6, 8.7 y 8.8 intentan identificar más claramente algunas de las principales tendencias de desarrollo a largo plazo. Las dos primeras identifican los focos de urbanización en fechas selec-

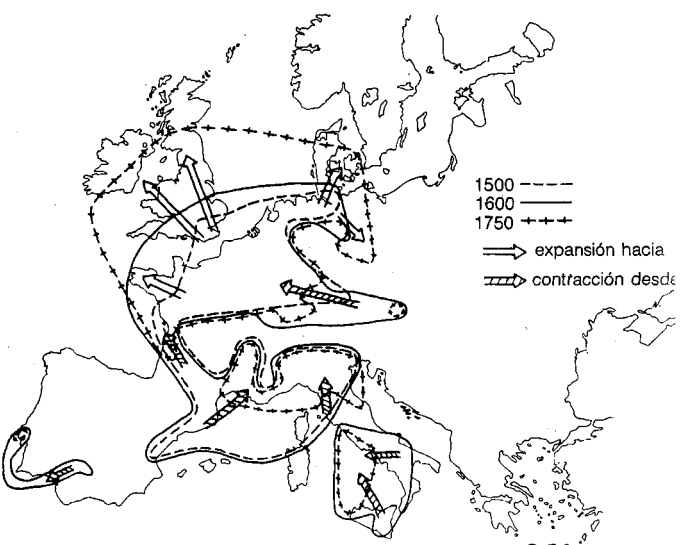


FIGURA 8.8

Zonas de potencial en expansión y en regresión: 1500, 1600 y 1750

cionadas. El criterio usado para 1500 y 1600 es un valor de potencial mínimo de 50, mientras que para 1750 y 1800 se aplica como análogo a grandes rasgos el índice 30.[7] En 1500 existían tres zonas, cada una de ellas con ciudades principales de potencial muy elevado. En 1600 se había agregado una cuarta zona en Iberia, aunque no tenía un peso equivalente a las otras. En 1750, el foco ibérico ha desaparecido y los dos italianos son, si acaso, menores que en tiempos precedentes. En contraste, el foco septentrional se ha expandido enormemente en todas direcciones excepto hacia el sur, y el río Loira se mantiene como límite meridional. En 1800 los focos no se alteran excesivamente, aunque ha aparecido un nuevo corredor que conecta el norte con el área ahora subsidiaria del Mediterráneo a través del sistema fluvial Ródano-Saona y sus canales.

La figura 8.8 dirige nuestra atención a las áreas principales desde las que los valores altos se contrajeron y hacia las que se expandieron. ¿Puede afirmarse que identifica áreas de urbanización y desurbanización relativas? Si utilizamos estos términos en su significado convencional una tal conclusión sería errónea, pero si consideramos la urbanización como un fenómeno producido por las ciudades tomadas globalmente y a través de sus interacciones sistemáticas, podemos tener motivos para afirmar que las áreas que pasaron a ser englobadas en valores de potencial más elevados estaban siendo expuestas a un tipo de vida urbana que ofrecía nuevas posibilidades para la introducción de relaciones económicas y sociales más complejas.

La última afirmación debe ser interpretada como aproximativa, incluso especulativa, pero el análisis de las superficies de potencial europeas a lo largo de tres siglos proporciona también un cierto número de generalizaciones simples y aparentemente sólidas.

1. Las ciudades de Europa formaban un sistema urbano polinuclear en el siglo XVI que después pasó a modelarse como un sistema unificado alrededor de un foco situado en la Europa noroccidental. El período decisivo para esta transformación fue la primera mitad del siglo XVII.

2. Las zonas de potencial urbano elevado se orientaron más y más hacia las costas del Atlántico y del mar del Norte, mientras que las ciudades interiores de la Europa central tendieron a perder importancia relativa.

3. Aunque las fronteras políticas no fueron tenidas en cuenta al

aplicar el modelo de potencial, el resultado sugiere que tendrían que haber llegado a ser barreras muy poderosas a la comunicación para llegar a alterar los persistentes perfiles de las isolíneas que unen a las ciudades del norte de Francia con los centros urbanos de los Países Bajos, las ciudades de Cataluña con las de Francia e Italia y las de la Francia meridional con el norte de Italia (hasta 1800). Relacionada con esta fuerza centrípeta que actúa con especial vigor sobre las ciudades francesas está la incapacidad prolongada de París para convertirse en el centro de una zona urbana; no obstante su gran tamaño, París estuvo siempre sola como un foco subsidiario de la zona noroccidental europea caracterizada por una intensa interrelación de sus ciudades. Hay pocos datos que abonen la existencia de un sistema urbano nacional en la Francia del *ancien régime*.

El desarrollo a largo plazo del núcleo urbano de Europa

Queda por considerar más detalladamente el desarrollo histórico del núcleo urbano de Europa. En los capítulos 3 y 4 hemos visto que nuestra imagen del proceso de urbanización puede ser afectada sensiblemente tanto por el umbral inferior utilizado para medir la población urbana como por las unidades geográficas en las que el crecimiento urbano es cartografiado. Cuando miramos a una sola de las ciudades principales del conjunto de Europa, el crecimiento urbano parece rápido y continuo. Cuando examinamos uno por uno los dieciséis «territorios», hallamos que todos salvo Bélgica han mejorado algo su nivel de urbanización, pero casi en todas partes esas ganancias están concentradas en períodos relativamente breves: España, 1500-1600; Holanda, 1550-1650; Francia y Escandinavia, 1600-1700; Austria, 1650-1750. Sólo un área sale de este modelo de irregularidad y discontinuidad para experimentar un proceso de urbanización a largo plazo y con una aceleración progresiva: las Islas Británicas. Y sólo en Inglaterra revistió este proceso suficiente intensidad como para elevar su porcentaje urbano al nivel de la Italia septentrional y de Bélgica-Holanda.

Es difícil resistirse a la tentación de conectar este proceso único que es la urbanización británica con su igualmente excepcional Revolución industrial y de interpretarlo como el disparo de salida de la urbanización universal que se ha expandido por el mundo occidental

desde mediados del siglo XIX. El crecimiento urbano ininterrumpido de Gran Bretaña a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII debe aparecer, pues, como el puente entre un mundo viejo y otro nuevo, un mundo premoderno y otro moderno. Sin embargo, nuestro análisis precedente del proceso de urbanización, basado en el concepto de potencial más que en comparaciones de las historias «nacionales», nos ofrece razones para sospechar que esta interpretación de la historia urbana británica como única es excesivamente anglocéntrica y presentista.

El crecimiento urbano anterior a mediados del siglo XIX, contemplado con la amplia lente de este estudio, puede ser dividido en dos procesos distintos. El primero, la «urbanización básica», es un proceso general de desarrollo de ciudades y de formación de jerarquía urbana y va asociado a lo más con un incremento de la población urbana muy lento hasta alcanzar un límite del 7-10 por 100 sobre la población total. En los mapas de potencial este proceso se percibe en forma de ampliación del área abarcada por los valores medios. Así, en amplias zonas de Francia y Alemania, que en 1500 poseían ya un nutrido complemento de centros urbanos regionales, el crecimiento del porcentaje urbano fue modesto, a pesar del rápido crecimiento de algunas ciudades concretas. En las vastas extensiones de la Europa septentrional y oriental el crecimiento urbano fue mucho más rápido, pero empezaba a partir de niveles verdaderamente bajos, de tal manera que el resultado neto en 1800 era simplemente compartir la «urbanización básica», que era ya un rasgo antiguo en la Europa central.

El segundo proceso de urbanización consistió en el intenso crecimiento de un racimo de ciudades regionales, que crearon una «civilización urbana» que tuvo como resultado niveles de urbanización de dos a cuatro veces la norma de la «urbanización básica» y que aparece en los mapas de potencial como picos regionales en el perfil de las isolíneas.

Hemos identificado y analizado ya esas concentraciones excepcionales de vida urbana. Los países mediterráneos habían desarrollado no menos de tres zonas de este tipo a finales del siglo XVI, pero la crisis posterior detuvo su desarrollo ulterior y, con el tiempo, se convirtieron en subordinadas del núcleo urbano unificado. En este sentido, se puede decir que el sistema urbano contemporáneo tiene su origen en el siglo XVII.

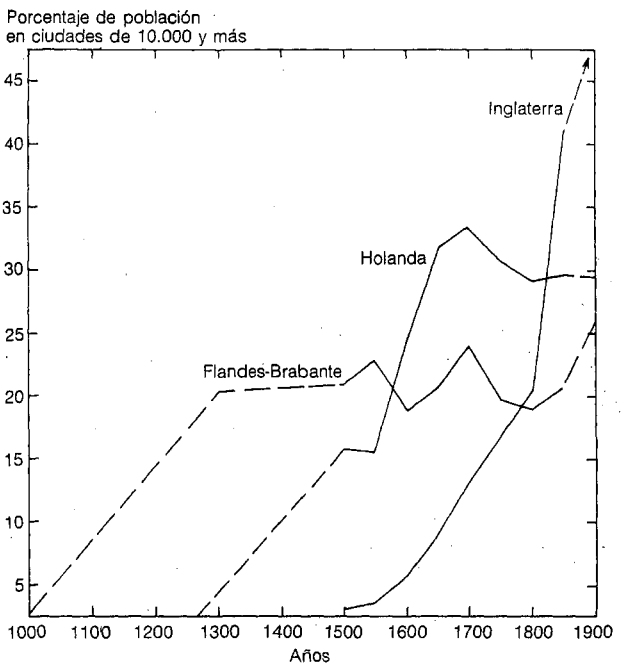


FIGURA 8.9

La urbanización de la Europa noroccidental a largo plazo, 1000-1900

Aquel núcleo urbano unificado se ha ido desarrollando a lo largo de los siglos y empezó en la parte meridional de los Países Bajos: Flandes, Brabante y regiones adyacentes ahora dentro de los confines de Francia. A principios del siglo XVI, cuando empieza nuestro recorrido histórico, la civilización urbana de Flandes-Brabante estaba llegando a su cenit. Hundía sus raíces en el siglo X y había crecido rápidamente hasta el XIV; a partir de esa etapa experimentó cambios estructurales y de énfasis asociados con el ascenso de Amberes. En los siglos cubiertos por nuestro estudio, esas ciudades sufren crisis

y decadencia, pero de un tipo sólo superficialmente similar a la crisis contemporánea de las ciudades del Mediterráneo, pues en aquel caso está relacionada directamente con la competencia de las ciudades situadas en la adyacente Holanda. Estas últimas se habían desarrollado como pequeños centros textiles, pesqueros y navieros en los siglos XIV y XV y crecieron a la sombra de las ciudades dominantes del sur, pero poseían características originales que les permitieron crecer rápidamente y desplazar a esas ciudades más meridionales en en el curso del siglo XVI y hasta principios del XVII. En este estudio observamos sólo la fase final y triunfante de ese proceso, cuando la civilización urbana de los Países Bajos del norte logra tasas de urbanización que exceden a las de los Países Bajos del sur. Después de 1650, la región holandesa, a su vez, se acerca a un techo y ese techo, igualmente, está relacionado con la competencia de otra civilización urbana incipiente al otro lado del mar del Norte. Los asentamientos urbanos ingleses tenían poco peso en 1500, pero a lo largo de los siglos XVI y XVII el crecimiento de Londres y más tarde la emergencia de las ciudades industriales y de los puertos atlánticos hicieron progresar el proceso de urbanización. En 1800, los niveles de urbanización ingleses se acercaban a los holandeses y en 1850 habían llegado a ser los más altos de toda Europa (véase figura 8.9).

La civilización urbana inglesa es la única creada dentro de los límites cronológicos de nuestro estudio y, por esta razón, Inglaterra destaca en el material estadístico presentado en los capítulos 3 y 4 como única por la estabilidad de su proceso de crecimiento urbano, pero cuando lo contemplamos en una perspectiva cronológica más amplia todavía, el triunfo británico aparece como una parte de un modelo secuencial cuyos orígenes son muy antiguos. La civilización urbana surgida en Flandes se sostuvo a la cabeza de un sistema comercial de la Europa del norte; la de la República holandesa, apoyada en la anterior, presidió un sistema mucho mayor de ámbito europeo y colonial que logró subordinar a todos sus rivales; y la británica tomó el relevo y añadió la dimensión crucial de una economía atlántica dinámica. En 1800, el núcleo urbano europeo presentaba una orientación marítima más pronunciada que en cualquier etapa anterior, como culminación de un proceso multisecular.

El mapa de potenciales de 1800 puede considerarse como una culminación, porque después de 1850 empezó una nueva fase de desarrollo del núcleo urbano, con el rápido crecimiento de las ciuda-

des alemanas y especialmente las del *Ruhrgebiet*, que invirtió la orientación marítima de las centurias anteriores y desplazó el peso de la urbanización intensa hacia el interior del continente por vez primera desde el siglo XVI.

La reorientación continental en relación con 1800-1850 es fácilmente apreciable en la figura 8.10, donde se muestra el «eje princi-

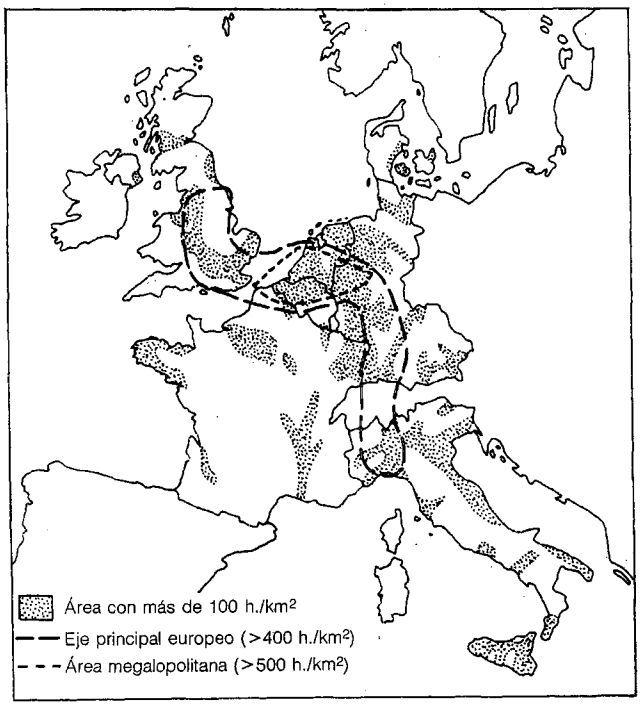


FIGURA 8.10

Dos versiones del núcleo metropolitano europeo

FUENTE: M. C. Deurloo *et alii*, *Zicht op de Nederlandse stad*, 1981, p. 126 (reproducida por cortesía de Unieboek bv.).

pal europeo» que se extiende a partir del foco urbano de 1800 hacia el norte de Italia a través de la Alemania occidental.

El acusado crecimiento de esta nueva civilización basada en el carbón, el acero y los ferrocarriles fue parcialmente camuflado por la urbanización generalizada que abarcó toda Europa al ser puesta en marcha por la Revolución industrial británica. En este sentido, el triunfo británico marcó el inicio de una nueva era, pero fue la urbanización industrial de Alemania la que invirtió la tendencia plurisecular del proceso de urbanización hacia las costas atlánticas; y en este otro sentido, el triunfo británico fue la culminación del proceso que había empezado en el siglo XVI.

El crecimiento urbano británico no deja por ello de revestir interés e importancia, pero probablemente es más correcto subrayar la continuidad entre las fases sucesivas —flamenca, holandesa, británica y alemana— del desarrollo del núcleo de la urbanización europea que marcar las diferencias. La gran discontinuidad debe ser buscada en el siglo XVII, cuando el sistema urbano polinuclear de Europa cedió ante el advenimiento del liderazgo de uno de sus focos, el de la Europa noroccidental.

IV

LA DINÁMICA DEL CRECIMIENTO URBANO

9. LA DEMOGRAFÍA URBANA EN LA EDAD MODERNA

El estado de la demografía histórica urbana

Hasta ahora en esta descripción y análisis del crecimiento urbano europeo hemos tomado la ciudad como unidad básica de observación. Hemos investigado los rasgos de las ciudades, entre otros su dimensión demográfica, su posición y sus funciones principales, con objeto de comprender mejor los modelos de la urbanización. Este nuevo capítulo investiga las raíces del cambio de la población urbana, un tema que requiere desplazar nuestra atención de la ciudad al individuo y a la familia.

Las características demográficas de las poblaciones urbanas durante la Edad Moderna no son bien conocidas. De hecho, los impresionantes progresos de la demografía histórica a lo largo de los últimos veinte años sólo han agudizado nuestra sensación de ignorancia ante hechos como la fertilidad, la mortalidad y la nupcialidad en poblaciones urbanas. Vale la pena detenerse un momento a considerar de cerca esta problemática.

La reconstrucción de familias, técnica capaz de permitir cálculos precisos sobre las tasas vitales por edades, ha hecho mucho más preciso nuestro conocimiento del comportamiento demográfico de los habitantes de los pueblos, pero sus limitaciones han impedido que se aplicara ampliamente al estudio de las poblaciones urbanas. La reconstrucción de familias es laboriosa, hecho que anima al estudio de pequeños grupos, como las poblaciones rurales que se cuentan por cientos, pero no al estudio de ciudades, con efectivos que se cuentan por millares. También son preferidas las pequeñas comunidades para reducir el peligro de confundir identidades que se presen-

ta cuando para reconstituir la vida demográfica de una familia se reúnen documentos distintos para cada uno de los acontecimientos. Además, la técnica requiere que un porcentaje sustancial de las familias del asentamiento a estudiar no emigren, pues una movilidad muy extendida impide la reconstitución completa de suficientes familias a partir de los datos de los registros parroquiales. Como por lo general el personal urbano es más móvil que el rural, pocos registros parroquiales urbanos pueden satisfacer los requisitos de la técnica, aun en el caso de que estén completos. Por si esto no fuera suficiente, hay además el problema de los datos no registrados. Los registros de las parroquias urbanas varían en calidad, desde luego, pero generalmente son menos fiables que los rurales, en especial para el estudio de la mortalidad. El autor de uno de los escasos estudios detallados de mortalidad urbana, Alfred Perrenoud, sintetiza así los obstáculos: fallos del registro —producto del fracaso de la administración frente a una tarea que excede la capacidad del sistema de registro— y datos imprecisos que derivan de fenómenos sociales específicamente urbanos tales como el envío de niños a casa de nodrizas rurales (*mise en nourrice*), el abandono infantil y la incidencia de la mortalidad institucional, en hospitales, asilos de ancianos, orfelinatos, cárceles y guarniciones.[1]

La labor realizada hasta ahora en esa línea, o bien se concentra en una clase social elevada, para la cual existe el auxilio de las genealogías que reconstruyen las familias patricias,[2] o bien consiste en reconstituciones parciales que no abarcan más de una sola generación —desde la boda de la pareja, más frecuentemente que desde los nacimientos de los contrayentes, hasta el que se cree último hijo del matrimonio— y que sólo pueden proporcionar estimaciones precisas para un repertorio muy limitado de tasas vitales.[3]

Un segundo tipo de estudios que ha ampliado nuestro conocimiento del comportamiento demográfico en el pasado puede denominarse como «reconstrucción de la población». Forman su base los totales anuales o incluso mensuales de bautismos, entierros y bodas, con lo cual los resultados son agregados numéricos y no están basados en el análisis de familias concretas. El problema es relacionar esos flujos de acontecimientos conocidos con la población que los experimenta, pero que nos es desconocida en su dimensión total. En el mejor de los casos, los censos periódicos que especifican la estructura de edades, la composición por sexos y el estado civil de la

población proporcionan la información necesaria. En ausencia de censos, la reconstrucción de familias crea una población como punto de referencia de los cambios, formada por los miembros de las familias reconstruidas. Cuando la reconstrucción de familias no es posible o es poco hacedera, ¿qué alternativa nos queda? Hasta estos últimos tiempos, relacionar las curvas de acontecimientos con el volumen de la población había descansado en métodos improvisados *ad hoc*.

Esta reconstrucción «ingenua» de la población no ha dejado de cosechar algún que otro triunfo. Buen ejemplo de ello es la obra de A. M. van der Woude y G. J. Mentink, *De demografische ontwikkeling te Rotterdam* (1965), donde los autores logran establecer los niveles probables y las tendencias del cambio de la población de la ciudad, las tasas brutas de natalidad y de mortalidad y las tasas de mortalidad infantil. Es significativo del alto índice de rendimiento de este trabajo el que los cuidadosos y exhaustivos análisis demográficos de varias monografías de historia urbana francesa —sobre Nantes, Amiens o Lyon— sean por lo general incapaces de llegar más lejos.[4] De hecho, muchos de tales estudios, no obstante la penosa tarea de recoger y manipular los datos, no nos dicen absolutamente nada sobre la demografía urbana; al contrario, *dan por supuesta* la existencia de determinadas tasas para inferir desde ellas la población total.[5]

El reciente desarrollo de las técnicas de «proyección inversa» por obra de Ronald Lee y de «retroproyección de agregados» de E. A. Wrigley y R. S. Schofield permiten por vez primera estimar de manera más rigurosa las variables demográficas a partir de los datos agregados *y*, al margen, obtener un censo exhaustivo.[6] La aplicación de esta técnica por Wrigley y Schofield en *The Population History of England, 1541-1871: a Reconstruction* representa el trabajo más ambicioso de demografía histórica basada en la técnica de la agregación, pero excluye expresamente la ciudad de Londres. Para los autores, el uso de los registros parroquiales londinenses planteaba demasiados problemas como para aplicar con éxito la técnica en la que ellos eran pioneros. Al margen de sus dudas acerca de la calidad de los registros parroquiales de Londres, Wrigley y Schofield temían que su técnica no pudiese ser aplicada con éxito a los datos urbanos a causa del problema de las migraciones. Para trabajar con la retroproyección de agregados de población deben hacerse suposiciones acerca de

la estructura de edades de los migrantes. Al nivel amplio de una población nacional, consideraron que, probablemente, el alcance del fenómeno migratorio es demasiado limitado como para que unas suposiciones erróneas en este capítulo perjudiquen en profundidad los resultados finales. Para las ciudades, donde las migraciones adquieren una importancia mucho mayor, la posibilidad de error les pareció inaceptablemente amplia.

De hecho, comprobaciones posteriores de la retroproyección de agregados aplicada a datos parroquiales de la ciudad de Estocolmo, donde sus resultados pueden ser confrontados con unos totales de población conocidos, produjeron una respuesta satisfactoria para ciertos propósitos.[7] Se puede alimentar la esperanza de que, del mismo modo que las reconstrucciones parciales de familias han resultado factibles en Ginebra y Londres, la retroproyección de agregados pueda ser aplicable a los datos parroquiales de algunas grandes ciudadades, aunque, de hecho, hasta ahora la mayoría de los historiadores demógrafos han rehuido el estudio de las poblaciones urbanas. Si los problemas técnicos inherentes a la aplicación de las dos técnicas mencionadas no bastan para frenar al investigador, la simple dimensión de la empresa lo logra en la mayor parte de los casos.

La relativa impotencia de la demografía histórica urbana es una ironía si uno considera que los demógrafos —o aritméticos sociales— de los siglos XVII y XVIII expresaron gran interés o, más correctamente, se preocuparon por las condiciones demográficas de las ciudades. Se conservaron para muchos lugares registros de bautismos, sepelios y causas de fallecimiento, que fueron a veces complementados por censos específicos.

El fruto de aquel trabajo pionero en estadística, complementado por los recuentos modernos extraídos de los registros parroquiales y de los documentos fiscales, constituye, con mucho, el tipo más común de contribución al estudio de la demografía urbana. El más grande de los compendios de materiales de esta especie es el compuesto por los tres volúmenes de la *Introduction à la démographie historique des villes d'Europe du 14e au 18e siècle*. Los datos recogidos por Mols, que hoy pueden ser completados con muchos más artículos recientes, incluyen análisis de la población urbana por edades y estados civiles y, a veces, permiten calcular el tamaño medio de la unidad familiar. No obstante, la cobertura de ciudades europeas es tan discontinua y las observaciones disponibles muestran tal

variedad que la mayoría de las generalizaciones sobre la estructura de la población urbana debe ser matizada con calificativos.

Hay dos excepciones, pues en dos casos importantes los materiales reunidos por Mols parecen revelar rasgos demográficos básicos y ampliamente compartidos por las ciudades. En primer lugar, el índice de masculinidad, medido como el número de hombres por cada 100 mujeres, queda generalmente por debajo de 100 y, siempre que es posible establecerlo en una ciudad a lo largo del tiempo, muestra una cierta tendencia a la baja; esa regla pierde validez gradualmente a medida que nos desplazamos hacia el este. En el siglo XVIII, Berlín tenía más hombres que mujeres, a causa de la amplia presencia militar en la capital prusiana. En Varsovia, incluso el índice de masculinidad de la población civil se situaba por encima de 100 hasta principios del siglo XIX, al tiempo que las ciudades rusas estaban abrumadoramente dominadas por los hombres.[8] Como podía esperarse, Roma era también una excepción a la regla.[9]

La existencia de unos índices de masculinidad por debajo de 100, rasgo que continúa en la actualidad, distingue la vida urbana de Europa de la de muchas otras civilizaciones. Las ciudades chinas e indias han atraído durante largo tiempo muchos más hombres que mujeres y lo mismo es cierto para el reciente desarrollo urbano de África.[10] El exceso de mujeres característico de las ciudades europeas tiene implicaciones en los modelos migratorios, en la nupcialidad —es decir, en la existencia de un importante celibato femenino en las ciudades— y, finalmente, en la fertilidad total.

El segundo rasgo común de las ciudades europeas en la Edad Moderna fue un exceso crónico de muertes en relación con el número de nacimientos. El estudio de Mols proporciona muchas páginas de índices de bautismos por sepelio para docenas de ciudades de los siglos XVII y XVIII, y tales datos casi siempre muestran un exceso de muertes hasta algún punto situado entre 1775 y 1850.[11] Excepto en los raros casos en que dichos datos pueden ser relacionados con información independiente sobre la dimensión de la población urbana, no pueden decirnos nada acerca del *nivel* de la mortalidad o de la fertilidad. Incluso cuando el tamaño de la población es conocido, producen sólo tasas brutas de natalidad y mortalidad, lo cual es un límite serio dada la gran cantidad de variaciones observables por lo que respecta a la composición por edades y estado civil de las poblaciones urbanas. Además, la precisión de esos recuentos de bau-

tismos y sepelios es discutible, pues hay omisiones, como los nacimientos no bautizados a causa de un fallecimiento temprano o de escrúpulos religiosos y los nacidos muertos incluidos entre los entierros. En síntesis, datos de esta especie son abundantes, pero usualmente no ofrecen pistas sobre los factores subyacentes que causan el exceso de muertes. En todo caso, el desequilibrio está ahí y a menudo alcanza tal magnitud que no puede ser reducido mediante ajustes para compensar los posibles fallos de las fuentes.

El desequilibrio no ha pasado inadvertido, pues, de hecho, la incapacidad de las ciudades para sostenerse mediante su crecimiento natural, que viene implicada en él, constituye el rasgo demográfico específico de las ciudades de la Edad Moderna recordado con más insistencia.

La ley del decrecimiento natural urbano y sus críticos

El libro comúnmente aceptado como el primer tratado inglés importante de demografía, *Natural and Political Observations and Conclusions made upon the Bills of Mortality* de John Graunt (1662), es un análisis de la demografía londinense y especialmente de su crónico déficit de nacimientos y de las irrupciones periódicas de una mortalidad aterradora. Graunt concluía que la mortalidad de Londres excedía regularmente la del campo, pero también pensaba que los niveles de fertilidad londinenses quedaban por debajo de los que mostraban los más robustos y viriles campesinos.[12]

Un siglo más tarde, Johann Peter Süssmilch, un capellán luterano del ejército prusiano, prosiguió la línea de investigación de Graunt reuniendo datos históricos y contemporáneos sobre ciudades de toda Europa (*Die Göttliche Ordnung...*, 1775[4]). También él estableció que un largo excedente de muertes constituía el estado normal de las ciudades europeas y, lo que es más importante para nuestros objetivos, atribuyó regularmente esta condición a la insalubridad de las ciudades, que provocaba unas tasas de mortalidad urbanas superiores a las de las localidades rurales. El orden divino, afirmaba, comportaba leyes de población, una de las cuales era la tendencia a que la mortalidad se elevase con la densidad de población. Entre los datos que usaba para apuntalar su argumentación estaba un cálculo realizado por Gregory King concerniente a la Inglaterra de finales

del siglo XVII, que evaluaba la tasa bruta de mortalidad para la ciudad de Londres en 42 por 1.000, mientras que las ciudades menores y los mercados locales tenían una tasa menor, de 33 por 1.000, y los pueblos una aún inferior, de 31 por 1.000.[13] Süssmilch afirmaba que era mucho mejor que la población urbana de una nación estuviese repartida entre muchas ciudades pequeñas —hecho por el cual alababa a Sajonia— que concentrada en una Viena, en un Berlín o en un París. De hecho, sostenía que el impacto demográfico de ciudades tan grandes era equivalente a las incidencias anuales producidas por la peste bubónica.

Las siguientes generaciones adoptaron las teorías de Süssmilch sin variar casi nada. El demógrafo británico del siglo XIX, William Farr, sostuvo, exactamente como su predecesor prusiano, que la mortalidad era un factor dependiente de la densidad, aunque para él se trataba de una ley más estadística que divina.[14] Recientemente, un prominente defensor de esta misma perspectiva es, entre otros muchos investigadores, el demógrafo Kingsley Davis, quien en *Cities and Mortality* afirma que:

> hasta tiempos muy recientes, las poblaciones urbanas no se reproducían, sino que dependían de los inmigrantes de las localidades rurales, no sólo para producir su crecimiento sino también para mantener su población. La mortalidad urbana era generalmente tan elevada que la fertilidad, cualquiera que fuese, era insuficiente para acercarse a proveer el reemplazo.[15]

Esta tradición tricentenaria ha culminado en varios esfuerzos por basar las explicaciones del cambio socioeconómico a largo plazo de las sociedades preindustriales en las consecuencias del exceso crónico de la mortalidad urbana. E. A. Wrigley, en un influyente artículo, trató de demostrar que Londres, a causa de su combinación de rápido crecimiento y exceso de mortalidad en el siglo posterior a 1650, atrajo tan enorme corriente de migrantes que sus influencias estimulantes de diversos tipos penetraron hasta el último rincón de Inglaterra.[16] En un estudio de la economía rural holandesa apliqué yo mismo una versión del modelo de Wrigley para afirmar que la combinación de los déficit demográficos de las numerosas ciudades holandesas suponía una demanda tan grande sobre el incremento natural de la población rural que el crecimiento demográfico casi llegó a ser im-

posible, lo que dificultó los retos a los intereses económicos consolidados de las ciudades estancadas.[17]

Esta venerable ortodoxia sobre el decrecimiento natural urbano, al que, como «hijo único» de la demografía histórica urbana, se le concede excesiva atención, es vulnerable ante la crítica. Como hemos visto, las pruebas a su favor destacan por su cantidad, pero no impresionan por su calidad. Cuando en 1955 Roger Mols reunió y analizó una gran masa de tasas brutas de natalidad y de mortalidad, índices de bautismos por sepelio y otros datos semejantes, podía decirse con justicia que se sabía más acerca de la demografía histórica urbana que acerca de la rural, pero desde entonces la técnica de la reconstrucción de familias, desarrollada en el momento en que Mols publicaba su libro, y el reciente impulso de los métodos para la reconstrucción de los totales de población han ampliado enormemente nuestro conocimiento de la demografía histórica rural mientras que, como ya hemos indicado, su aplicación a los asentamientos urbanos se ha visto frenada por obstáculos peliagudos.

La demografía histórica actual es capaz de medir detalladamente tasas vitales especificadas, por edades y, algunas veces, por clases sociales. Además, los numerosos estudios sobre pueblos completados en el último cuarto de siglo de continua investigación han revelado una imprevista variabilidad —me cuesta dejar de decir: una desesperante variabilidad— del comportamiento demográfico de un pueblo a otro y a lo largo del tiempo.[18] Desde esta perspectiva, la mayor parte de la bibliografía sobre la demografía histórica urbana es técnicamente irrelevante y su principal descubrimiento —el déficit vegetativo urbano— se basa en fundamentos enteramente inadecuados; sin un conocimiento del comportamiento de la nupcialidad y de las tasas de fertilidad y de mortalidad por edades, la observación de que las muertes superan a los nacimientos en un ciudad no puede ser interpretada convincentemente.

Allan Sharlin lanzó el primer reto a la posición ortodoxa en un artículo breve y audaz en el que afirmaba que en la Europa de la Edad Moderna «las ciudades no hubieran declinado en ausencia de inmigración».[19] No negaba la realidad de los numerosos recuentos de bautizos y sepelios que registran exceso de muertes y, por ello, no negaba tampoco que las migraciones campo-ciudad alcanzasen las dimensiones proclamadas en estudios como el de Wrigley sobre Londres. En cambio, afirmaba que las poblaciones urbanas podían

ser divididas en dos grupos, los residentes permanentes y los inmigrantes temporales.

> Entre los primeros, los nacimientos superaban a los fallecimientos, al menos a un nivel discreto, mientras que lo contrario era cierto para los segundos. Los residentes permanentes, consistentes en nativos y algunos inmigrantes, vivían sus vidas —se casaban, tenían hijos y morían— en la ciudad y disfrutaban en alguna medida de un crecimiento natural. Los inmigrantes temporales que llegaban a las ciudades, por otro lado, eran de manera predominante trabajadores de los oficios artesanos y sirvientes y las personas de ese *status* raramente podían casarse según las normas de la sociedad de la Edad Moderna. Dadas las condiciones de elevada mortalidad de aquellos tiempos, contribuían con su parte proporcional de fallecimientos a los registros vitales de las ciudades, pero como la fertilidad ilegítima era sustancialmente más baja que la legítima, las muertes sobrepujaban a los nacimientos en una amplia medida.[20]

En otras palabras, el exceso tan frecuentemente observado de óbitos en relación con los nacimientos se producía *a causa de* la inmigración más que a la inversa, y así era, según Sharlin, por las instituciones sociales específicas y costumbres que regían las vidas de los sirvientes, aprendices y mancebos artesanos y que controlaban el acceso a los derechos de ciudadanía en las ciudades europeas anteriores al siglo XIX.

El mensaje de Sharlin es claro: si las detalladas tasas vitales ahora conocidas para cantidades de pueblos estuvieran a nuestra disposición para un cierto número de grandes ciudades no nos mostrarían «una radical discrepancia en las condiciones de la mortalidad, sino diferencias en las proporciones de casados», con la consecuencia de que el número total de nacimientos sería más bajo que en una población rural donde la mayor parte de las mujeres en edad de procrear estaban casadas.

Otra vía para comprender el modelo de migración urbana configurado por Sharlin es considerar una comunidad residencial para la tercera edad de Estados Unidos, por ejemplo St. Petersburg, en Florida. El excedente de óbitos sobre nacimientos que se registra en ella no es un reflejo de la insalubridad del lugar, porque las características demográficas de los residentes permanentes son normales. Son

los migrantes a la ciudad —en este caso los pensionistas ancianos— quienes crean la ilusión estadística de una ciudad incapaz de reproducirse a sí misma. Eso sucede porque: 1. sus propios nacimientos están registrados, naturalmente, en otros lugares; 2. no engendran hijos en St. Petersburg, en este caso porque sus hijos nacieron en otros lugares, pero 3. mueren en St. Petersburg. Los «inmigrantes temporales» de que nos habla Sharlin tienen un efecto demográfico similar a los pensionistas de Florida: emigran a las ciudades por lo general antes de los treinta años o antes de los veinte, pero los controles sociales les impiden casarse allí y, aunque muchos esperan que su estancia en la ciudad será temporal, una buena parte de ellos va a morir sin abandonarla.

Sharlin puede sostener su modelo sobre la migración urbana en datos para Frankfurt del Main que muestran que entre 1650 y 1800 los burgueses registraron usualmente un excedente de natalidad mientras que los no-burgueses —según admite Sharlin «un sinónimo inadecuado de inmigrantes temporales»—[21] presentaban un déficit de nacimientos tan amplio que el conjunto de la ciudad experimentaba continuadamente un decrecimiento natural.

La segunda voz que se levantó críticamente contra la posición convencional sobre el decrecimiento natural de las poblaciones urbanas fue la del historiador holandés de la economía y de la población A. M. van der Woude. Mientras que Sharlin trataba de mejorar la explicación de un excedente de muertes que consideraba cierto para la ciudad de la Edad Moderna, Van der Woude no se muestra convencido de que ese fenómeno sea tan constante y universal como se mantiene con frecuencia,[22] es decir, ataca la «ley» del decrecimiento vegetativo urbano, llámese divina o de otra manera.

Su argumentación está fundamentada en la observación de que en la mayor parte de las ciudades europeas el excedente de mortalidad es reemplazado por un modesto excedente de natalidad durante la primera mitad del siglo XIX. Van der Woude afirma que, puesto que las circunstancias de la vida urbana —en relación con la vivienda, medidas sanitarias, conocimiento y aplicaciones de la medicina, grado de concentración y estructura demográfica— no habían mejorado sustancialmente con respecto a las prevalecientes en el siglo anterior, el cambio debe ser explicado por un sustancial aumento de la fertilidad urbana. Eso, en todo caso, es lo que ocurrió en las ciudades de Holanda y «eso, que ocurrió en la primera mitad del

siglo XIX, había sido posible también, en principio, antes de mediado el siglo XVII».[23] Van der Woude está de acuerdo en que el exceso de mortalidad era la regla en Holanda, y en Europa, desde mediados del XVII hasta finales del XVIII, pero rechaza que eso reflejase una ley de decrecimiento natural de las ciudades.

Como Sharlin, Van der Woude dirige nuestra atención a la tasa de natalidad, pero si el primero afirma que fueron las instituciones sociales las que causaron que las tasas urbanas fuesen sistemáticamente más bajas que las rurales, el segundo cree que las tasas de natalidad podían variar y que si cambiaron lo bastante en torno a 1800 como para acabar con un período de decrecimiento vegetativo de las ciudades, podían haberlo hecho antes con el mismo efecto general. En síntesis, Van der Woude intenta integrar la demografía histórica urbana en las «tendencias seculares» a largo plazo del comportamiento económico y demográfico que son ampliamente usadas en la actualidad como base del análisis en historia rural.[24] Sobre el fundamento de este modelo rural, avanza la hipótesis de que la fertilidad urbana del siglo XVI estuvo a un nivel suficientemente alto como para permitir a las ciudades efectuar una cierta contribución a su propio crecimiento.[25]

Valoración del debate

Tanto Sharlin como Van der Woude afirman que la demografía urbana debe estudiarse en su contexto histórico; para el primero ese contexto es la sociología de la ciudad de la Edad Moderna y para el segundo es la tendencia secular de la vida económica que afecta a la ciudad y al campo igualmente. Está ciertamente justificado su escepticismo con respecto a un dogma cuya insuficiente demostración ha tratado de ser compensada por sus defensores principalmente a través de la repetición; pero, aunque el escepticismo sirve para mostrar la amplitud de nuestra ignorancia, no constituye una base para comprender de manera diferente la demografía preindustrial. El auténtico servicio de los dos críticos radica en su insistencia en que la demografía de la ciudad preindustrial ha de ser estudiada como un proceso histórico y no reducida a una «ley» mecanicista basada en supuestas condiciones «naturales», lo qual quiere decir que debe ser especificado el proceso histórico y demostrado su modo de actua-

ción. Sus esfuerzos en esta dirección serán considerados ahora con mayor detalle.

Sharlin propone un modelo basado en la estructura social interna de la ciudad que genera un comportamiento nupcial, con sus implicaciones sobre la fertilidad total, en relación con los dos grupos en que las poblaciones urbanas pueden ser divididas: los residentes permanentes y los inmigrantes temporales. La base empírica que aporta para fundamentar su modelo procede de una sola ciudad, Frankfurt, y, con toda seguridad, se precisan más pruebas para comprobar su veracidad.

En su reciente estudio sobre el papel de Madrid en el desarrollo económico de España, David Ringrose ofrece un interesante retrato de la estructura demográfica de la capital castellana que parece apoyar las hipótesis de Sharlin.[26] Ringrose divide también la población de su ciudad en dos grupos distintos y llega, independientemente de Sharlin, a la conclusión de que en Madrid coexistía un núcleo estable de nobles, mercaderes, funcionarios y artesanos con un fluctuante complemento de inmigrantes y transeúntes empleados en el servicio doméstico y en el trabajo no cualificado. El núcleo consistía en familias permanentemente residentes que disfrutaban de los beneficios económicos estables derivados del comercio a larga distancia y del gobierno imperial. El complemento consistía en una población más marginal dependiente de la inestable economía regional de Castilla, que abastecía a Madrid de alimentos y materias primas. Esta gente sufría una situación tanto de pobreza como de inseguridad, que se combinaban para convertir en decididamente desfavorables sus oportunidades vitales. Aunque este complemento podía expandirse y contraerse de acuerdo con la fortuna cambiante de la economía madrileña, Ringrose cree que esa estructura dual caracterizó a la ciudad desde el siglo XVII, por lo menos, hasta mediados del XIX.

Ringrose no puede establecer las tasas de mortalidad y fertilidad de los dos grupos. Puede, no obstante, mostrar para 1787 que en las parroquias con elevadas concentraciones de inmigrantes la proporción de mujeres que estaban casadas era algo menor que en las parroquias dominadas por los residentes permanentes, lo que sugiere que la fertilidad total entre los inmigrantes era un poco menor que entre los madrileños nativos. Ringrose cree también que los inmigrantes sufrían unas tasas de mortalidad más altas. La importancia relativa de estos determinantes de la tasa de crecimiento vegetativo es discuti-

ble, pero es evidente que la población estable estaba en mejor posición para reproducirse que la fluctuante.

Hasta aquí, el caso de Madrid parece ajustarse en general a las hipótesis de Sharlin, pero, examinando las cosas con mayor profundidad, la documentación y el análisis aportados por Ringrose les son menos favorables de lo que parece a primera vista. En efecto, el estudio de Madrid puede ayudar a ilustrar dos graves problemas del modelo propuesto por Sharlin.

La «ley» del decrecimiento vegetativo urbano había tratado la población urbana como una unidad, mientras que Sharlin y Ringrose reconocen la existencia de divisiones estructurales; cada uno de ellos identifica un grupo relativamente próspero y económicamente seguro que tiene capacidad para reproducirse, pero con ello ¿no están simplemente observando la tendencia prácticamente universal de los grupos socioeconómicos superiores a asegurarse expectativas vitales superiores a las de sus conciudadanos menos afortunados económicamente? Tanto las reconstrucciones parciales de familias londinenses del período 1580-1650 efectuadas por Roger Finlay como los esfuerzos más comprehensivos de Alfred Perrenoud para la Ginebra de los siglos XVII y XVIII registran numerosas diferencias entre ricos y pobres por lo que respecta a la mortalidad de neonatos y de niños.[27] Durante el período 1650-1684, las expectativas de vida ginebrinas al nacer, que es una medida globalizadora de la mortalidad, se situaban en 26,5 años para las familias formadas por mujeres nacidas en Ginebra y sólo alcanzaban los 22,7 años para las familias de mujeres inmigrantes. Casi toda esa diferencia podía ser atribuida al peso relativamente mayor de la clase trabajadora dentro de la población inmigrante. Las expectativas vitales al nacer en la clase trabajadora, independientemente de los lugares de origen, se situaban en los 20;5 años, mientras que para la «clase media» eran de 26,0 años y para la superior alcanzaban los 36,8.

Estas diferentes expectativas vitales tuvieron un efecto directo sobre la capacidad de los diversos segmentos de la población para reproducirse. La tasa neta de reproducción para las mujeres nacidas en Ginebra para 1650-1684 se situaba poco por debajo de la unidad, mientras que las inmigrantes presentaban un índice desesperadamente bajo de 0,6. Pero, de nuevo, lo que explica el grueso de la diferencia es la composición por clases de los dos grupos y no el «*status* de inmigrante». La clase superior se podía reproducir desahogada-

mente (tasa neta de reproducción de 1,2), la media se situaba en torno al índice 1 y la obrera en el 0,6. La baja tasa neta de reproducción del grupo inmigrante era, principalmente, una consecuencia de que más del 70 por 100 formaba parte de la clase trabajadora con apenas ningún representante en la clase superior; entre las ginebrinas de nacimiento, menos del 40 por 100 se situaba en el grupo social inferior y alrededor del 20 por 100 pertenecía al superior, de acuerdo con las definiciones de Perrenoud.

La capacidad de los ricos de la ciudad para reproducirse no es incompatible, en sí misma, con un decrecimiento vegetativo urbano crónico. Por el contrario, es justamente el tipo de matiz que uno debería esperar de la aplicación de una metodología más minuciosa al estudio de las poblaciones urbanas. Las comunidades urbanas, mucho más que las rurales, se componen de grupos socioeconómicos diferenciados que puede esperarse presenten modelos demográficos distintos. Las características demográficas de una población urbana debieran ser consideradas siempre como la suma de los comportamientos de los diversos grupos socioeconómicos que la componen.[28]

Las diferencias observadas entre poblaciones permanentes y temporales, o entre núcleo y complemento, tienen poco valor analítico si implican simplemente las diferencias comúnmente observadas entre ricos y pobres. Para salvar el modelo de migración urbana debe demostrarse que esas categorías sociales tienen existencia real y que algunos rasgos estructurales de la sociedad urbana provocan su persistencia. Desde luego, esto es exactamente lo que pretende el análisis de Sharlin: que existe un grupo, los inmigrantes temporales, que choca con instituciones y convenciones sociales que inhiben su integración a través del matrimonio en la población permanente y que, a consecuencia de ello, sufre una baja tasa de nupcialidad, con todo lo que comporta la situación de soltería.

Como el mismo Sharlin afirma, existen, obviamente, grados diversos de diferencia entre las dos poblaciones coexistentes en la ciudad,[29] pero cuantos más inmigrantes puedan casarse, menos bajarán las tasas de fertilidad urbana con respecto a las rurales y menos útil resultará el modelo de Sharlin. La cuestión es, en ese caso, si tales grupos estructurales, entendidos como algo distinto de las ubicuas diferencias socioeconómicas, son o no un rasgo común a las ciudades de la Edad Moderna.

Ringrose, como historiador, desarrolla el concepto de poblaciones

nuclear y complementaria («núcleo» y «corteza») para explicar las condiciones específicas de Madrid, no para identificar una estructura característica de la vida urbana preindustrial en general y, de hecho, afirma que otras ciudades no tenían tan pronunciadas dicotomías en sus estructuras sociales. Barcelona, por ejemplo, poseía una economía más diversificada que la imperial Madrid y, como consecuencia de ello, proporcionaba mayores oportunidades a los inmigrantes para lograr una estabilidad económica y para formar familias.[30]

Junto a ciudades como Frankfurt, donde según Sharlin los inmigrantes cubrían puestos de trabajo como sirvientes y aprendices que eran incompatibles con el matrimonio, y como Madrid, donde la inestabilidad económica de la «economía periférica» minaba la vida familiar, ¿existían ciudades donde era probable que los inmigrantes se asentaran, se casaran y llegaran a quedar integrados en la comunidad urbana?, es decir, ¿existían ciudades donde la continuidad de la comunidad dependía de eso?

En las ciudades cuyos registros de matrimonios anotan los lugares de nacimiento de novias y novios, los historiadores descubren por lo general que los no nativos significan aproximadamente la mitad de los matrimonios. En Lyon, el 48 por 100 de los novios y el 40 por 100 de las novias casados en 1728-1730 habían nacido en otra parte; en 1780 Grenoble presentaba, respectivamente, unos porcentajes de 63 y 54; y en 1815 la ciudad industrial alemana de Barmen ofrecía porcentajes de 64 y 54. En Amsterdam, donde 650.000 personas se casaron entre 1601 y 1800, menos de la mitad, un 48 por 100, habían nacido en la ciudad. En la primera mitad del siglo XVII, cuando Amsterdam crecía con vigor, dos tercios de los contrayentes no eran nativos de la ciudad, pero en el XVIII, cuando la dimensión demográfica fluctuaba ya en torno a un nivel medio estable, los inmigrantes continuaban representando casi la mitad de las parejas.[31] Esta información sugiere una ciudad en la que los inmigrantes no quedan al margen de la vida demográfica local, pero no es suficiente por sí misma para prestar solidez a esa evocación. Como los datos se refieren sólo a los que se casan, no nos dicen nada acerca del número de inmigrantes que no se casaron, lo que es una limitación grave; aunque si puede demostrarse que los inmigrantes no quedaban constreñidos a casarse sólo entre ellos, se haría más plausible la hipótesis de que la sociedad urbana preindustrial era por regla general más «abierta» de lo que ha supuesto Sharlin.

CUADRO 9.1 (*a*)

Elección de pareja en Amsterdam por lugares de nacimiento, 1801 y 1806

Novias nacidas en	Novios nacidos en Amsterdam		Holanda occidental *		Alemania		Otros		Total de novias
	o	*e*	*o*	*e*	*o*	*e*	*o*	*e*	
Amsterdam	314	275	36	43	55	84	60	63	465
Holanda occident.	26	30	11	6	9	9	5	7	51
Alemania	11	31	5	6	30	10	7	7	53
Otros	36	51	9	7	25	16	16	12	86
Total de novios	387		61		119		88		655

NOTA: Los datos del cuadro se refieren *sólo* a los matrimonios en que *ambos* contrayentes se casan por vez primera. Cuando se incluyen los enlaces de viudos y viudas, el número de novias en primeras nupcias se eleva a 779 (un 16 por 100 de ellas se casaban con viudos) y el de novios en primeras nupcias a 734 (un 11 por 100 de ellos se casaban con viudas).

* Holanda occidental incluye Utrecht y la Holanda estricta. *o* = casos observados; *e* = casos esperados si el lugar de nacimiento no influyera en la elección.

FUENTE: Diederiks (1982), 77-83.

Consideraremos primero los matrimonios entre nativos e inmigrantes en Amsterdam. Una muestra de amonestaciones matrimoniales reunida por Herman Diederiks para los años 1801 y 1806 —cuando la decadente economía urbana de Amsterdam estaba reduciendo su atractivo para los inmigrantes— nos permite examinar el funcionamiento del mercado matrimonial a través de un cuadro que relaciona novios y novias por lugares de nacimiento.[32] La muestra consiste en 655 matrimonios en los que ambos contrayentes se casaban por vez primera. Sus lugares de nacimiento son presentados en el cuadro 9.1a de doble entrada. En cada casilla se presentan dos números: el número de matrimonios observados entre contrayentes de localidades especificadas (o = observados) y el número que *debiera haberse* producido si el lugar de nacimiento no hubiese sido un factor importante en la elección de pareja (e = esperado). Así, la casilla de los hombres de Amsterdam que contraen matrimonio con mujeres de las provincias occidentales de Holanda nos informa de que hay en la muestra 26 parejas de este tipo mientras que, dado el número de hombres de Amsterdam y de mujeres de aquella procedencia en busca de pareja,[33] un emparejamiento «a ojos cerrados» habría producido 30.

Los datos, expresados de esta manera, nos permiten notar algunos rasgos interesantes del mercado matrimonial de Amsterdam que son elocuentes sobre el problema de cómo se veían mutuamente los nativos y los inmigrantes. Los hombres nacidos en Amsterdam en edad de contraer matrimonio eran escasos (el índice de masculinidad general era 80), por lo que disfrutaban de una considerable oportunidad de escoger novias y manifestaban una marcada preferencia por las mujeres nacidas en Amsterdam (un 80 por 100 de ellos se casaron con mujeres de la misma procedencia). Al otro extremo de la jerarquía del mercado matrimonial estaban las mujeres alemanas, que eran escasas en relación con los hombres del mismo origen. Eso, añadido a su probable aislamiento, por su triple condición de sirvientas, luteranas y germanoparlantes, provocó que se casaran con hombres alemanes en una proporción tres veces superior a lo «esperado» y que sólo un 21 por 100 contrajera matrimonio con hombres nacidos en la ciudad de Amsterdam.

Aparte estos dos grupos exclusivistas hallamos un modelo bien diferente. Los matrimonios entre personas de diferentes procedencias geográficas eran un fenómeno generalizado, en el sentido de que

CUADRO 9.1. (*b*). — *Elección de pareja entre los nativos de Amsterdam, 1601-1800*

Novias: Entre 1601 y 1800, 184.947 mujeres nacidas en Amsterdam se casaron por primera vez en la ciudad. Los inmigrantes de los lugares referidos proporcionaron *maridos* de la manera siguiente:

Lugar de nacimiento	Se casan en Amsterdam	Se casan con nativas de Amsterdam		Porcentaje esperado *	Diferencia entre los porcentajes observado y esperado
		Número	Porcentaje		
Ciudades de Holanda estricta	16.282	9.535	58,6	50,7	+ 7,9
Ciudades de Groninga-Frisia	5.303	2.508	47,3	50,7	— 3,4
Ciudades de Overijssel-Güeldres	11.908	4.918	41,3	50,7	— 9,4
Hamburgo-Brema-Lübeck	6.555	2.665	40,7	50,7	— 10,0
Baja Sajonia	21.755	8.049	37,0	50,7	— 13,7

Novios: Entre 1601 y 1800, 127.609 hombres nacidos en Amsterdam se casaron por primera vez en la ciudad. Las inmigrantes de los lugares referidos proporcionaron *esposas* de la manera siguiente:

Lugar de nacimiento	Se casan en Amsterdam	Se casan con nativos de Amsterdam		Porcentaje esperado *	Diferencia entre los porcentajes observado y esperado
		Número	Porcentaje		
Ciudades de Holanda estricta	15.007	5.323	35,5	49,3	— 13,8
Ciudades de Groninga-Frisia	5.050	1.422	28,2	49,3	— 21,1
Ciudades de Overijssel-Güeldres	16.093	3.770	23,4	49,3	— 25,9
Hamburgo-Brema-Lübeck	4.141	638	15,4	49,3	— 33,9
Baja Sajonia	15.148	2.424	16,0	49,3	— 33,3

* Porcentaje esperado significa el número que se produciría, por término medio, si el lugar de nacimiento no importara en la elección de pareja.

FUENTE: Hart (1976), 180-181.

no se apartan de manera acusada del modelo que hubiera producido el emparejamiento al azar. La clave de este mercado matrimonial abierto era la mujer nacida en Amsterdam. Ya hemos notado que su oponente masculino era relativamente escaso,[34] de manera que esas mujeres necesariamente tenían que emparejarse con inmigrantes (y viudos). Así, hallamos que las mujeres de Amsterdam se casaban con novios de la provincia en números no alejados de lo esperado, con alemanes algo por debajo de lo esperado y que se contentaban ampliamente con viudos inmigrantes. Los matrimonios entre novios y novias no casados previamente y viudas y viudos no son incluidos en el cuadro 9.1, pero la muestra de Diederiks los incluye: frente a 655 mujeres que contraían matrimonio con hombres no casados antes, 124 lo hacían con viudos y, en cambio, 655 hombres celebraban nupcias con mujeres solteras y sólo 79 lo hacían con viudas. Tres cuartas partes de esta diferencia pueden explicarse por el exceso de nativas de Amsterdam que se casaban con viudos —muchos de ellos alemanes— respecto de los nativos que lo hacían con viudas.

En conjunto, el 37 por 100 de las novias de Amsterdam en la muestra de 1801-1806 contraían su primer enlace con inmigrantes. Entre *todos* los enlaces en primeras nupcias de 1796 el porcentaje era 38. En ese año, el 38 por 100 de bodas unieron a dos personas de Amsterdam, el 29 por 100 a dos de otros lugares y el 33 por 100 a una persona de Amsterdam con otra de fuera; y en el 70 por 100 de estos casos, el nativo de Amsterdam era la mujer.[35]

La muestra de Diederiks sobre la elección de pareja en Amsterdam es exhaustiva, pero comprende tan sólo dos años. Un segundo estudio de Simon Hart es selectivo en el sentido de que se concentra en las parejas de los inmigrantes desde un número limitado de lugares, pero analiza todos estos inmigrantes a Amsterdam a lo largo de los siglos XVII y XVIII. El cuadro 9.1b muestra un modelo de integración de los inmigrantes que confirma en general los resultados de 1801-1806: las mujeres emigrantes a Amsterdam no tuvieron gran éxito entre los hombres de la ciudad, que expresaron una marcada desatención a las mujeres forasteras. Con los hombres inmigrantes la situación fue diferente: cuanto más distante de Amsterdam fuera su lugar de nacimiento, tanto menos probable era que encontrasen una esposa nacida en Amsterdam, pero incluso los extranjeros se casaban con mujeres de la ciudad en proporciones aproximadas a las esperables si el lugar de nacimiento no tuviera importancia.

Esos datos no nos permiten decir directamente nada acerca del número de inmigrantes que no podían acceder al matrimonio, pero las pruebas que acabamos de ofrecer no encajan con la hipótesis de que la integración en la comunidad permanente a través del matrimonio fuese un objetivo inalcanzable para los inmigrantes. Los alemanes topaban con barreras tangibles, pero, entre ellos, los hombres (y existían dos hombres alemanes casados por cada mujer alemana) disfrutaban de oportunidades sustanciales de acceder a parejas de Holanda o de la misma Amsterdam. De hecho, la supervivencia demográfica de la ciudad requería la inmigración masculina.

Los inmigrantes figuraban de manera bastante menos prominente en el mercado matrimonial de la Ginebra de los siglos XVII y XVIII, pues comprendían el 40 por 100 de todos los hombres y el 36 por 100 de las novias en una muestra del 12 por 100 de todos los matrimonios celebrados entre 1625 y 1810 que estudió Perrenoud. En Ginebra, el número de hombres y mujeres nativos estaba aproximadamente equilibrado, de tal manera que más de un 70 por 100 de las novias y los novios naturales de la ciudad contrajeron matrimonio con personas del mismo lugar. Como consecuencia de ello, mientras que sólo el 38 por 100 de los matrimonios de Amsterdam unían a dos naturales de la ciudad en 1796, lo hacían el 46 por 100 de los celebrados en Ginebra, pero en ambas ciudades un tercio aproximadamente de las bodas unieron a un nativo y un inmigrante. Perrenoud pudo calcular también las tasas de celibato para las mujeres ginebrinas e inmigrantes: entre 1625 y 1810 eran casi siempre *menores* entre las inmigrantes (las que mueren en Ginebra después de cumplir cincuenta años) que entre las nativas.

En la ciudad industrial alemana de Barmen, con un crecimiento muy rápido, el número de contrayentes nativos era ampliamente superado por el de forasteros, pero los nativos no desviaban su elección de pareja teniendo en cuenta los lugares de procedencia, y, en consecuencia, el modelo efectivo de emparejamiento viene a coincidir casi exactamente con lo esperable de una «elección ciega» de novios y novias.

La elección matrimonial puede ser estudiada también en la ciudad alemana de Wurzburgo, pero en ella la fuente disponible es un censo de todos los residentes —independientemente del lugar donde contrajeron matrimonio— y no sólo un registro de los matrimonios celebrados en la ciudad. La introducción de esas parejas inmigrantes que

CUADRO 9.2

Características de la elección de pareja en cuatro ciudades

	Ginebra 1625-1811		Amsterdam 1796		Barmen 1815		Wurzburgo * 1701	
Ambos nacidos en la ciudad (porcentaje)	47		38		16		16	
Novia nativa-novio inmigrante	16	30	23	33	30	50	30	44
Novio nativo-novia inmigrante	14		10		20		14	
Ambos inmigrantes	22		29		34		39	
Porcentaje de novios nativos con novias nativas	77		79		45		54	
Porcentaje de novias nativas con novios nativos	74		62		35		35	
Porcentaje de novios inmigrantes con novias nativas	42		44		47		43	
Porcentaje de novias inmigrantes con novios nativos	39		25		37		27	
Número de matrimonios	3.385		1.428		192		1.885	

* Todos los ejemplos, excepto Wurzburgo, se refieren a matrimonios contraídos en la ciudad en un año o período dados. Los datos de Wurzburgo se refieren a los lugares de nacimiento de todas las parejas *presentes* en la ciudad en 1701.

FUENTES: *Ginebra*: Perrenoud (1982), 585; *Amsterdam*: Diederiks (1982), 92; *Barmen*: Köllmann (1974), 192-193; *Wurzburgo*: Stadtarchiv, Volkzählung von 1701.

CUADRO 9.3

Edad de las personas al contraer el primer matrimonio (Amsterdam, 1796)

	Novias		Novios	
	Edad	Número	Edad	Número
Media total	26,1	1.428	28,3	1.428
Naturales de Amsterdam				
se casan con nativos	24,5	538	26,0	538
se casan con inmigrantes	25,6	329	27,6	143
Inmigrantes				
se casan con nativos	26,6	143	29,7	329
se casan con inmigrantes	28,4	418	30,5	418

FUENTE: Diederiks (1982), 92.

se habían casado en otros lugares, sumada a la salida de la ciudad de parejas que se habían casado en ella se aprecia claramente en el perfil que emerge del análisis del censo de 1701. Sólo el 16 por 100 de las parejas casadas presentes en ese año consistían en esposos nacidos en la ciudad, mientras que un 35 por 100 estaba compuesto por parejas en que ambos miembros eran forasteros y lo que es más destacable —pues muestra una significativa integración de inmigrantes y nativos— es el 44 por 100 de parejas formadas por un miembro nativo y otro inmigrante. Exactamente como en Amsterdam, dos de cada tres de este último tipo de uniones constan de una mujer nativa y de un hombre inmigrante. La pequeña ciudad interior de Wurzburgo compartía con el gran puerto de Amsterdam un claro déficit de hombres casaderos nativos.

Una segunda dimensión del comportamiento del mercado matrimonial que contribuye a centrar el tema del dualismo de la población urbana es la edad en que se contraía matrimonio. En un análisis de todos los contrayentes de primeras nupcias en el Amsterdam de 1796, Diederiks reveló un modelo, mostrado en el cuadro 9.3, que era idéntico para hombres y mujeres: los naturales de Amsterdam que se casaban entre ellos encontraban a su pareja más pronto, mientras que los nativos que se unían a forasteros se casaban un poco más tarde. Los inmigrantes se casaban sustancialmente más tarde, pero, también en este caso, los que se unían a una persona nacida en la ciudad lo hacían más pronto que los que desposaban a otro inmigrante. El mismo modelo general aparece para los marinos-comerciantes casados en Amsterdam en 1676-1677. El estudio de este importante segmento de la población urbana, hecho por Simon Hart, estableció la edad media al realizar el primer enlace matrimonial en 27,7 años para los nacidos en Amsterdam, en 28,2 para los nacidos en el resto del territorio de la República y en 29,0 para los extranjeros. En Ginebra, a lo largo de todo el período comprendido entre 1625 y 1772, la edad media al efectuar la primera boda era alrededor de 4,5 años más para las mujeres inmigradas que para las nativas.[36]

Esta progresión de edades de los contrayentes puede reflejar la edad en que los inmigrantes entraron en la ciudad, acerca de la cual nada se sabe,[37] y también puede desempeñar en ella algún papel el tiempo suplementario de búsqueda que los recién llegados necesitaban para hallar pareja; pero puede también reflejar la existencia de

diferencias en el volumen de obstáculos para establecer la base económica de un matrimonio. Si las oportunidades económicas accesibles a los nativos de Amsterdam fuesen superiores a las de los inmigrantes, los nativos podrían casarse antes. Un inmigrante que buscase acelerar su proceso de adquisición de una posición económica estable haría, pues, bien en casarse con un nativo; los inmigrantes incapaces de dar ese paso tendrían que esperar más. Efectivamente, Diederiks presenta pruebas de que los alemanes, que tenían menos probabilidades de casarse con nativos de Amsterdam que los inmigrantes holandeses, se casaban más tarde que cualquier otro grupo.[38]

Este comportamiento nupcial es potencialmente de gran importancia. Si la relación de distanciamiento de la edad de matrimonio en los inmigrantes fuese observable con mayor generalidad, suscitaría otra duda acerca de la representatividad de los estudios de reconstrucción de familias que excluyen a los inmigrantes y supondría la posibilidad de que una variación en la frecuencia y amplitud de las migraciones en el seno de una sociedad pudiera afectar sistemáticamente a la nupcialidad y, a través de ella, a la fertilidad total.

En este punto, podemos retornar a la posible importancia de la información sobre Amsterdam para la hipótesis de Sharlin. El más breve período de años fértiles que las parejas inmigrantes viven en estado de matrimonio debería haber producido entre ellos, *ceteris paribus*, menos niños que en las parejas de nativos de Amsterdam.[39] Sharlin había afirmado que el sistema social característico de la ciudad europea preindustrial inhibía el matrimonio y que, a través de la baja de nupcialidad, la fertilidad urbana quedaba reducida a un nivel inusualmente bajo. La información examinada aquí no puede demostrar esta hipótesis directamente, pero sugiere con fuerza que los inmigrantes, aunque no formaban un grupo estructuralmente aparte y alejado del matrimonio, se casaban más tarde que los naturales de la ciudad, lo cual hace plausible la hipótesis de que en lugares receptores de una inmigración de procedencia lejana, la dimensión media final de la familia sería menor que en otras circunstancias.

Pero ¿cuánto menor? ¿Es el comportamiento de la nupcialidad y la fertilidad —como asegura Sharlin— la clave para comprender la demografía urbana preindustrial o es un rasgo menor comparado con la mortalidad urbana y con la estructura por edades distintiva de la población urbana?

CUADRO 9.4

Características demográficas de Amsterdam comparadas con las del «Reino de Holanda»

(*a*) Tasas de natalidad y mortalidad regionales, 1811

	Tasa bruta de natalidad	Tasa bruta de mortalidad	Tasa de crecimiento vegetativo	Porcentaje urbano
Amsterdam	33,6 *	45,4	— 11,8	100
Holanda septentrional, Utrecht	33,7	35,8	— 2,1	63
Holanda meridional	34,1	34,2	— 0,1	
Frisia	30,1	24,7	+ 5,4	27
Groninga, Drenthe	31,8	26,5	+ 5,3	
Reino de Holanda	32,9	30,9	+ 2,0	

(*b*) Mortalidad por edades

Grupos de edad	Reino de Holanda, 1811	Ámsterdam (población cristiana, 1777-1797)	Amsterdam como porcentaje del Reino
0	12.420	1.880	15,1
1	2.924	610	20,9
2-9	6.452	996	15,4
10-19	2.324	294	12,7
20-29	3.538	473	13,4
30-39	3.817	609	16,0
40-49	4.275	696	16,3
50-59	4.493	687	15,3
60-69	5.320	733	13,8
70-79	5.214	611	11,7
80-89	2.235	270	12,1
90-99	302	40	13,6
100	7	2	
Total	53.321	7.871	14,8
Población (en millares)	1.725	*c.* 200	11,6

* La tasa bruta de natalidad de Amsterdam está calculada para 1812.

FUENTES: F. J. B. d'Alphonse, *Aperçu d'Hollande* (1811), reimpreso en Bureau voor der Statistiek (1900), 553; para Amsterdam: Diederiks (1982), 19, 60; para los sepelios de Amsterdam: *Nieuwe Nederlandsche Jaarboeken*, 1778-1798.

En el caso de Amsterdam, los datos sobre bautismos y sepelios disponibles para el siglo XVIII nos pueden ayudar, aunque hay que destacar que no dejan de tener imperfecciones. Esos datos muestran un persistente desequilibrio entre bautismos y sepelios que asciende a un excedente total de óbitos de 100.000 a lo largo de aquel siglo.[40] Los censos realizados periódicamente a partir de 1795 nos permiten observar que las tasas brutas de mortalidad oscilaban por entonces alrededor del 40 por 1.000 y que las tasas brutas de natalidad fluctuaban poco por encima del 30 por 1.000.[41] Suponiendo que la población cristiana de la ciudad se situase en torno a las 200.000 personas a lo largo del siglo XVIII, la tasa de decrecimiento vegetativo a largo plazo debe de haberse situado en torno al 5 por 1.000. Pero ¿cuál de las tasas vitales, fertilidad o mortalidad, puede ser considerada «responsable» del hecho?

En 1811, es posible comparar las tasas brutas de natalidad y mortalidad de Amsterdam y del resto del entonces Reino de Holanda. Esta información imperfecta, expuesta en el cuadro 9.4, apunta claramente a la mortalidad como responsable: cuanto más urbana es la región, más elevada es la mortalidad. Por otro lado, las tasas brutas de natalidad son, si acaso, más altas en las áreas urbanizadas que en las provincias más rurales. La segunda parte del mismo cuadro nos permite decir algo más acerca de la mortalidad. La población cristiana de Amsterdam representaba un 11,6 por 100 de la población del Reino de Holanda, pero en ella se producían aproximadamente el 15 por 100 de los fallecimientos registrados. Además, pocos elementos de los perfiles de la mortalidad por edades sugieren que la elevada mortalidad fuese consecuencia de una enorme afluencia de inmigrantes que no se casaban y que con ello reducían la fertilidad urbana. El incremento de muertes de personas entre los treinta y los cincuenta años queda fácilmente justificado por una inmigración neta anual de 1.464 personas, que representan la diferencia entre bautizos y sepelios a lo largo del período. Cuando se tiene en cuenta este hecho, el perfil de la mortalidad es compatible con una esperanza de vida al nacer desesperadamente baja, alrededor de veintiséis años, y cuyo determinante mayor es la altísima mortalidad de neonatos y de niños.[42] Los cálculos que presentamos son hipotéticos ya que dependen de ciertas suposiciones sobre el número de inmigrantes y sus edades, pero el tipo de suposición debería cambiar radicalmente para que los resultados fueran invalidados por completo.

CUADRO 9.5

Características demográficas de Londres comparadas con las de Inglaterra, 1550-1824

Período	Población en millares Inglaterra	Londres	Londres como porcentaje de Inglaterra	Bautizos de Londres como porcentaje de los de Inglaterra	Sepelios de Londres como porcentaje de los de Inglaterra
1550-1574	3.011	80	2,7	2,8	5,1
1575-1599	4.110	200	4,9	4,2	6,8
1600-1624				6,3	8,7
1625-1649	5.228	400	7,7	7,7	11,5
1650-1674				8,5	14,6
1675-1699	5.058	575	11,4	10,3	15,0
1700-1724				12,3	16,9
1725-1749	5.772	675	11,7	11,5	17,2
1750-1774				10,1	15,7
1775-1799	8.664	865	10,0	9,8	13,8
1800-1824				9,7	13,1

FUENTE: Wrigley y Schofield (1981), cuadros 6.4 y A3.1.

Otro indicador, más de conjunto, del extraordinario nivel de la mortalidad en una gran ciudad fue reunido para Londres por Wrigley y Schofield en su *Population History of England*. El cuadro 9.5 expresa los totales de nacimientos y muertes registrados en Londres como porcentajes de todos los nacimientos y muertes registrados en Inglaterra. Esos porcentajes pueden así ser comparados con la población de Londres, expresada como porcentaje de la población total inglesa. En cada uno de los períodos de cuarto de siglo desde 1550 a 1824, el porcentaje de bautizos celebrados en Londres sigue fielmente el porcentaje de la población inglesa residente en la capital y, en cambio, los óbitos no guardan proporción con la población de la metrópoli. La sexta columna muestra que los sepelios londinenses excedieron a los bautizos al menos en un 35-40 por 100 en todos los períodos.

No basta esta información para rechazar la hipótesis de Sharlin, pues es teóricamente posible que la distribución por edades y las tasas de celibato londinenses fueran siempre las adecuadas para generar ese «espejismo» de una excesiva mortalidad; pero las suposiciones tendrían que ser extremas, pues para generar tantas muertes según tasas de mortalidad normales, la población de Londres debería estar desequilibrada en favor de edades muy elevadas.

El estudio de Perrenoud sobre la demografía urbana ginebrina permite hacer afirmaciones más precisas. En 1687-1704, para tomar uno de los varios períodos para los que ese autor ofrece datos, la tasa neta de reproducción para la ciudad en su conjunto era 0,83; esto esto es insuficiente para el reemplazo completo. Eso era el resultado de una tasa neta de reproducción para las mujeres ginebrinas cercana a la unidad (0,94) y una tasa verdaderamente baja (0,66) para las inmigrantes. ¿Era la fertilidad o la mortalidad la responsable principal de esa baja tasa neta de reproducción? Las inmigrantes no permanecieron solteras con mayor frecuencia que las nativas, pero se casaban más tarde (30,2 años frente a 26,3) y obtenían una dimensión menor de la familia en su configuración final. En el período más largo que comprende los años 1625-1727, las ginebrinas de la muestra de Perrenoud tenían por término medio 7,7 hijos mientras que las inmigrantes alcanzaban sólo los 6,0. Así como la fertilidad de los inmigrantes era menor, su mortalidad era mayor. La esperanza de vida al nacer era de 28,9 años para los hijos de mujeres inmigrantes y de 31,4 para los hijos de ginebrinas, pero siempre el factor dominante que explica esas diferencias en mortalidad, nupcialidad y fertilidad es la diferente composición por clases de las poblaciones nativa e inmigrante. Una vez se tiene en cuenta el mayor peso de la clase inferior entre los inmigrantes, queda justificado el grueso de la diferencia y, de esta manera, la fuerte mortalidad sufrida por la clase inferior emerge como el más importante factor individual que deprime la tasa de reproducción neta de Ginebra por debajo del nivel de reemplazo.[43]

Volvamos ahora a la crítica de Van der Woude. En la medida en que está proponiendo posibilidades históricas hipotéticas, no se le puede refutar, pero es posible someter a análisis su intento de ilustrar la manera en que pudo haberse producido el crecimiento natural urbano de siglos anteriores en Amsterdam, una ciudad cuya tasa de decrecimento vegetativo fue sustancial para todo el período

1650-1800. La argumentación de Van der Woude se basa en los cambios de la participación de los dos sexos en los matrimonios en primeras nupcias registrados en la ciudad. En la primera mitad del siglo XVII, sólo 95 novias se casaron por primera vez por cada 100 hombres. De 1676 a 1800 hubo siempre 104-108 novias solteras por cada 100 solteros.[44] Obviamente, la proporción *total* de novias a novios fue siempre de 100. Cuando el número de mujeres casadas por primera vez era menor que el de hombres, como sucedía hasta 1650, eso significaba que la ciudad atraía muchos más hombres buscando esposa que los que podían ajustarse a la oferta disponible de mujeres solteras, por lo que muchos de esos hombres se casaron con viudas. Cuando las proporciones se invirtieron, desde 1676, pasó a suceder lo contrario: los solteros escasearon y ello forzó a muchas mujeres a contraer su primer matrimonio con viudos. Con esta medida de la relativa escasez en el mercado nupcial urbano, Van der Woude deduce que antes de 1650 muchas mujeres de la ciudad deben de haberse casado, y casado relativamente jóvenes. Cuando la ciudad cesó de crecer y la cambiante estructura económica empezó a atraer a más mujeres que hombres, la edad de matrimonio se elevó y la soltería femenina se hizo más común, puesto que las mujeres encontraban cada vez mayores dificultades para hallar marido. Sobre esta base, Van der Woude afirma que Amsterdam, antes de 1650, tuvo un excedente de hombres dispuestos a casarse, un amplio número de niños y una estructura por edades relativamente joven. La tasa bruta de natalidad debe de haber sido más alta antes de mediados del siglo XVII que después de esa época y puede haber sido suficientemente alta como para generar algún grado de crecimiento vegetativo.[45]

La hipotética elevada tasa bruta de natalidad anterior a 1650 tiene dos causas: una más elevada fertilidad total, resultado de una situación casi universal de matrimonio entre las mujeres, y un gran número de personas en edad de procrear, como resultado de la inmigración urbana a gran escala. Sólo el primero de estos factores tiene que ver directamente con la tradicional visión de que las poblaciones urbanas no podían producir por sí mismas su reemplazo: en períodos de intensa inmigración, el mercado matrimonial urbano puede funcionar de tal manera que el celibato sea raro y que la edad de matrimonio sea temprana. El segundo factor no invalida la posición ortodoxa, pues pueden haber permanecido constantes las tasas de

mortalidad y fertilidad *específicas por edades*, siempre a niveles insuficientes para que una población *estable* se reproduzca, al mismo tiempo que los cambios en la estructura por edades producidos por el volumen de las migraciones podrían alterar las tasas brutas tal como las supone Van der Woude. Su argumentación puede explicar un *episodio* de incremento natural urbano, pero el episodio duraría sólo tanto como durase la inmigración masiva, aumentando el número de parejas en edad de procrear. Tal evento no es incoherente con una formulación correcta de la hipótesis del decrecimiento natural urbano.

Es interesante notar que la migración campo-ciudad es central tanto para el análisis de Van der Woude como para el de Sharlin. Según el primero, ese fenómeno permite que los nacimientos excedan a las defunciones, mientras que para el segundo tiene el efecto opuesto. La razón de la diferencia es que Van der Woude supone que muchos inmigrantes se casan y crean familias, mientras que Sharlin supone que la mayoría tiene que permanecer desaparejada. Los datos disponibles para fundamentar esas posiciones son todavía muy limitados, pero los que presentamos hacen dudosa la existencia de una clase amplia y separada de inmigrantes temporales que quedaba al margen del matrimonio. Más plausible es la sugerencia de que la fertilidad total urbana puede haber variado en el tiempo a causa de cambios en la composición por sexos y en el volumen total de la migración campo-ciudad. No es claro, sin embargo, que este argumento pueda contribuir a destronar la mortalidad como el principal determinante del decrecimiento natural de la población urbana.

El valor reproductivo de los inmigrantes urbanos

Una vez se acepta que la migración a las ciudades fue importante y que una parte sustancial de tales inmigrantes se casó y creó familias —es decir, cuando se rechaza la posición de Sharlin en su forma extrema—, no puede cerrarse un tratamiento completo de la capacidad de la población urbana para reproducirse con argumentaciones acerca del celibato y de la edad al contraer el primer enlace matrimonial.

El carácter de la fertilidad urbana histórica puede estudiarse mejor en el contexto de un modelo que use el concepto de «valor reproductivo», que es una medida de la contribución que una mujer hace

a la población final.[46] Su cálculo exige suponer unas tasas de fertilidad y mortalidad por edad constantes (es decir, suponer una «población estable»). En la aplicación que proponemos, debe suponerse también que esas tasas constantes se aplican por igual a los residentes urbanos nativos e inmigrantes. Así, el valor reproductivo de una mujer a la edad x (V_x) es el número de niños que puede esperarse nazcan de ella dadas una tabla vital —lista de mortalidad por edades— y unas tasas de fertilidad por edades. El valor reproductivo es un concepto similar al de la tasa neta de reproducción, pero mientras que este último expresa la contribución a la dimensión de la siguiente generación que se espera de una mujer al nacer, V_x lo hace para mujeres de cualquier edad x. El valor reproductivo de una niña recién nacida es situado en 1 ($V_x = 1$; $x = 0$). El valor reproductivo a cualquier otra edad es, pues, expresado en relación a la del momento del nacimiento. Tal formulación mide la «contribución relativa de cada edad a la trayectoria final de la población», pues tiene en cuenta las tasas de natalidad y mortalidad por edades.[47] El valor reproductivo para la mayor parte de las poblaciones empieza en la unidad para la edad 0, se eleva a un máximo al empezar la procreación y decrece luego gradualmente hasta llegar a 0 cuando pasan los años fértiles.

Este conocimiento puede auxiliarnos a evaluar el impacto global de las migraciones en la reproducción de una población urbana. El valor reproductivo de los migrantes excederá ordinariamente el de los niños recién nacidos por la sencilla razón de que «cuando se añade un nacimiento a la población, el niño tiene oportunidad de crecer y convertirse en padre después de unos veinte años; cuando un inmigrante de veinte años llega, él o ella puede convertirse en padre o madre inmediatamente».[48] Para medir efectivamente ese impacto uno debe conocer la distribución por edades de los migrantes a la ciudad y las tasas de natalidad y mortalidad por edades requeridas para calcular V_x. Keyfitz y Philipov, usando datos para países contemporáneos en desarrollo, como son la India, Sri Lanka y México, han calculado que el valor reproductivo del migrante medio (V_x evaluado a partir de la distribución por edades de los migrantes) excede el de una persona recién nacida en un 20 por 100 aproximadamente. Bajo condiciones de una mortalidad infantil muchísimo más elevada y de inicio más tardío de la procreación, características de la Europa preindustrial, la diferencia sería seguramente aún mayor.

Permaneciendo sin variación los demás factores, la tasa de crecimiento vegetativo en lugares que experimentaran inmigración de personas en edad de procrear debería ser sustancialmente más elevada que en lugares en que no se produjera esa afluencia, para no hablar de los lugares de procedencia de los migrantes. Si eso es cierto, el problema de la demografía urbana histórica puede ser formulado de la siguiente manera: ¿bajo qué condiciones quedaría alterada esa expectativa?

Por ejemplo, la creencia de Sharlin de que muchos «inmigrantes temporales» no contrajeron matrimonio tendría el efecto de reducir su valor reproductivo; no obstante, si el valor reproductivo estimado medio de los inmigrantes estuviese situado a 1,2, el celibato entre los inmigrantes debería haber excedido en más de un 20 por 100 el de los residentes permanentes para hacer que su contribución al crecimiento de la población se situase por debajo del de estos últimos. El argumento de que la fertilidad urbana disminuía por los efectos de la migración a la edad de contraer matrimonio —sugerido por los datos de Amsterdam— o por la composición de los inmigrantes por sexos —sugerido por Van der Woude— debe ahora tener en cuenta los efectos compensadores de la inmigración sobre la distribución de edades antes de concluir que la fertilidad total era más baja en las ciudades que fuera de ellas.

El valor de esta aproximación formal radica en su potencial para cuantificar la dimensión de los fenómenos necesarios para rechazar la posición ortodoxa de que el principal factor que impedía a las poblaciones urbanas reproducirse era la mortalidad extraordinaria. Soy escéptico acerca de que los efectos sugeridos por los críticos que hemos citado sean suficientes como para anular la posición ortodoxa, pero hasta que la demografía histórica urbana tenga a su disposición un cierto número de tasas vitales por edades, calculadas separadamente por clases sociales y lugares de nacimiento, las preguntas suscitadas por esos críticos permanecerán sin respuesta. No obstante todo esto e independientemente de cómo sean resueltas esas cuestiones al final, Sharlin y Van der Woude deben ser estimados por sacar a la luz los inadecuados fundamentos en los que descansa el saber tradicional y por apuntar vías para formar interpretaciones que estén basadas más en la historia y en la demografía que en los dogmas.

10. MIGRACIONES Y CRECIMIENTO URBANO

La clave de la economía urbana

La demografía histórica urbana pone un gran énfasis en el factor migratorio y, de hecho, a veces parece como si los historiadores se detuvieran a examinar la fertilidad y la mortalidad urbanas sólo el tiempo justo para convencerse ellos mismos y convencer a sus lectores de que el fenómeno demográfico de verdadera importancia, el único digno de ser estudiado seriamente, es el migratorio. Vale la pena detenerse un momento a considerar las implicaciones que esta actitud tiene en el estudio de la urbanización preindustrial.

Wrigley y Schofield, en su extraordinario estudio de la historia demográfica inglesa, concluyen que la variable clave en la regulación de la población total antes de la revolución demográfica que tuvo lugar en la segunda parte del siglo XIX era la nupcialidad.[1] Dentro del tríptico de acontecimientos vitales que componen los nacimientos, las defunciones y los enlaces matrimoniales, el matrimonio es predominantemente *un fenómeno social*. Como consecuencia de ello, aquellos investigadores han podido desarrollar un modelo de la sociedad preindustrial inglesa en que las fuerzas demográficas y económicas aparecen mediatizadas por la institución del matrimonio. Desde su punto de vista, los actos sociales conscientes que afectaban la decisión de contraer matrimonio y la edad de matrimonio regulaban el ritmo del crecimiento demográfico en respuesta a las condiciones económicas.[2] En resumen, los ingleses poseían un importante instrumento de control sobre sus efectivos demográficos.

Las migraciones son también, indiscutiblemente, un fenómeno social. Cuando las situamos como el factor clave en la regulación de las poblaciones urbanas, queremos decir que cualquier modelo sobre

el papel del sector urbano en la economía preindustrial debe colocar las migraciones en la posición de mediadoras de las fuerzas económicas y demográficas; es decir, el crecimiento o decadencia de las ciudades no pueden ser adscritos a los efectos de la mortalidad, una fuerza que puede ser relativamente autónoma *vis-à-vis* de las variables económicas. El crecimiento urbano tampoco es generado internamente por el crecimiento vegetativo; al contrario, las poblaciones de las ciudades aumentaban o disminuían *a pesar* del comportamiento de esas tasas vitales y eso era posible gracias al enorme impacto de las migraciones. A través de las corrientes migratorias, las ciudades ajustaban su fuerza laboral a las posibilidades económicas, y asimismo gracias a ellas las influencias culturales podían difundirse en sociedades abrumadoramente rurales.

Los críticos del modelo del decrecimiento natural urbano no discuten directamente la insistencia en las migraciones. Sharlin y Van der Woude discuten las perspectivas convencionales acerca de las funciones de la migración en la demografía interna de las ciudades, pero no critican la visión tradicional acerca de la amplitud de las corrientes migratorias campo-ciudad. Sharlin lo reconoce explícitamente de esta misma manera,[3] y Van der Woude indica sólo que, en el siglo XVI, era posible un crecimiento natural urbano en aquellas ciudades que recibían una inmigración masiva.

La importancia de las migraciones en el estudio del crecimiento urbano es indiscutida, aunque actualmente el papel demográfico específico desempeñado por los inmigrantes es objeto de discusión. Hasta el siglo XIX, las ciudades no presentaron procesos de crecimiento autónomos y reforzados desde dentro semejantes a los que ahora aterrorizan a los observadores de las enormes y expansivas ciudades de Asia, África y América Latina.[4] En aquellos tiempos, la capacidad de expansión demográfica de una ciudad dependía de la extensión en que sus condiciones económicas le permitieran sostener a sus residentes estables y atraer inmigrantes de las ciudades rivales y del campo.[5] Si este razonamiento es correcto, las corrientes migratorias entre las ciudades y entre los sectores rural y urbano eran la clave de la economía urbana y, junto con el comportamiento nupcial, esas decisiones sociales gobernaban su dimensión demográfica.

La estimación del saldo migratorio urbano

El estudio de las migraciones urbanas está condicionado gravemente por las limitaciones de las fuentes, que convierten el cálculo de los totales de las corrientes migratorias en un objetivo inalcanzable. A diferencia de la fertilidad, de la mortalidad y de la nupcialidad, la incidencia de las cuales está gobernada por regularidades bien conocidas y para las cuales se dispone, en principio, de algunos registros exhaustivos, las migraciones son un fenómeno menos sujeto a normas y ninguna fuente aislada, histórica o contemporánea, las registra de manera exhaustiva. Por ejemplo, los archivos municipales pueden poseer listas de nuevos ciudadanos (adultos y del sexo masculino) o de nuevos aprendices gremiales, los registros de matrimonios pueden reseñar el lugar de nacimiento de los contrayentes y los registros eclesiáticos pueden ofrecer listas de miembros entrantes por nacimiento y salientes por defunción. Cada una de estas fuentes es altamente selectiva por edades, sexo y ocupación y cada una de ellas recoge tan sólo un cierto tipo de migrantes; pero aun en el caso de que estuvieran disponibles para una sola ciudad todas ellas, sólo mostrarían una porción de la población total inmigrada y, lo que es más grave, una porción cuya relación con el total es desconocida.[6]

Tal vez por esta razón, los historiadores demógrafos han confiado en cálculos hipotéticos de las corrientes migratorias *netas*, usando para ello sencillos modelos que relacionan el crecimiento o decrecimiento natural urbano, el cambio del total de población y la distribución por edades de los migrantes. Puede empezarse con la identidad fundamental $r = (n - d) + (i - e)$, donde r, el cambio de población, es igual al número de nacimientos (n) menos el de defunciones (d), sumado al de los inmigrantes (i), restados los emigrantes (e). Si r es conocido y $n - d$, el crecimiento vegetativo, es conocido o supuesto, puede calcularse $i - e$, esto es, el movimiento migratorio *neto*. El primero y mejor conocido de estos cálculos es el de E. A. Wrigley,[7] que empieza por fijar el crecimiento de la ciudad a lo largo de ese siglo en 275.000 personas, una media de 2.750 por año. Así, sobre la base de la información proporcionada por los balances de mortalidad, sitúa la tasa de decrecimiento natural en un 10 por 1.000. El saldo migratorio medio neto por año puede ser fácilmente evaluado en unas 8.000 personas. Wrigley prosigue con la suposición de que la edad media de esos inmigrantes se situaba

probablemente en torno a los veinte años, lo que significa que pueden ser considerados como los supervivientes de una cohorte un 50 por 100 más amplia, dadas las condiciones de mortalidad de aquel tiempo. Eso le permite calcular que los supervivientes hasta la edad adulta de 29.000 nacimientos anuales (17.000 en Londres y 12.000 en el resto de Inglaterra), o un sexto de todos los nacimientos registrados en Inglaterra, estaban destinados a morir en Londres.

He hecho cálculos similares del saldo migratorio neto para el grupo de las grandes ciudades de la Holanda central (el moderno «Randstad») en el período 1650-1800, donde aparece que el número de migrantes requeridos para evitar que la población de esa región urbana decayese implicaba que la población rural produjese un excedente anual de nacimientos sobre óbitos que representase un incremento vegetativo de 7 por 1.000 habitantes, cuyos supervivientes hubiesen emigrado a las ciudades.[8] Puesto que tal tasa de crecimiento vegetativo era alcanzada raramente, y no digamos sobrepasada, en los tiempos preindustriales, las provincias urbanizadas de Holanda se encontraban en una posición que excluía por completo el crecimiento rural.

La estimación de la emigración neta a Londres o a las ciudades del Randstad holandés tiene un interés evidente, dado el enorme tamaño de esas concentraciones urbanas, pero no debemos olvidar que esas ciudades estaban a la cabeza de redes urbanas cuyas ciudades participaban en un complejo proceso de movimiento humano. La segunda ley de Ravenstein sobre la migración subraya su carácter escalonado, por el cual los habitantes rurales se movían hacia las metrópolis sólo después de períodos intermedios de residencia en ciudades menores más próximas a su hogar originario.[9] Las formulaciones de Ravenstein están basadas en experiencias del siglo XIX, pero las breves y circunscritas ojeadas que nos permiten los documentos de la Edad Moderna no son incongruentes con ellas.[10]

Si los campos migratorios se superponen y enlazan las áreas rurales con ciudades pequeñas y unas y otras con ciudades mayores a través de complicados canales de movimiento, resulta más racional estimar el saldo migratorio campo-ciudad para naciones o grandes regiones en su conjunto que concentrarse sólo en la atracción de los emigrantes hacia ciudades concretas.

El cuadro 10.1 expone mi intento de captar las grandes corrientes del saldo migratorio hacia las ciudades en la Europa septentrio-

CUADRO 10.1

Saldo migratorio neto campo-ciudad: Europa septentrional, 1500-1890 (en millares, salvo indicación en otro sentido)

Línea	1 1500-1550	2 1550-1600	3 1600-1650	4 1650-1700	5 1700-1750	6 1750-1800	7 1800-1850	8 1850-1890
1 Crecimiento global de la población urbana	446	741	854	1.066	966	2.408	13.499	33.444
2 Población transferida	77	175	42	196	189	595	2.352	5.033
3 Crecimiento neto de la población urbana	369	566	812	870	807	1.813	11.147	28.411
4 Crecimiento neto anual	7,4	11,3	16,2	17,4	16,1	36,3	222,9	710,3
5 Déficit anual de nacimientos	9,7	12,6	16,5	21,2	26,3	34,9	74,5	191,9
6 Saldo migratorio global	17,1	23,9	32,7	38,6	42,4	71,2	297,4	902,1
7 Nacimientos rurales destinados a la migración urbana	25,7	35,9	49,1	57,9	63,6	106,8	446,1	1.353,3
8 Población total (en millones)	46,8	53,0	55,4	56,8	63,2	79,6	113,6	155,3
9 Población rural (en millones)	43,1	48,7	50,4	51,0	56,2	70,3	104,3	109,0
10 Nacimientos rurales por año (tasa bruta de natalidad = 35)	1.509	1.705	1.764	1.785	1.967	2.461	3.650	3.820
11 Porcentaje de los nacimientos rurales destinados a la migración urbana	1,7	2,1	2,8	3,2	3,2	4,3	12,2	35,5

12 Crecimiento rural + emigración (en millones)	7,30	5,96	0,17	4,59	9,86	24,02	41,02	51,21
13 Tasa estimada de crecimiento vegetativo rural (porcentaje)	0,34	0,24	0,01	0,18	0,34	0,67	0,83	1,00
14 Excedente medio anual de nacimientos	146,0	119,2	3,4	91,8	197,2	480,4	820,4	1.024,2
15 Porcentaje del excedente rural destinado a la emigración	17,6	30,2	(49,1/3,4)	63,1	32,3	22,2	54,5	132,1
16 Porcentaje que emigraría bajo otros supuestos				79,0 [1]			44,8 [2]	85,3 [3]

1. Tasa de crecimiento vegetativo urbano = 1,0. Esta suposición provoca una elevación del déficit anual de nacimientos a 42.400, elevando el crecimiento rural + emigración a 5,65 millones y la tasa de crecimiento vegetativo rural a 0,21 por 100. 2. Tasa de crecimiento vegetativo urbano = 0. El déficit anual de nacimientos baja a 0. 3. Tasa de crecimiento vegetativo urbano = 0; se supone que sobreviven hasta los 20 años 800 de cada 1.000 nacidos.

nal desde 1500 a 1890 y está basado en los datos sobre población urbana y población total reunidos en el capítulo 3 de este libro. Todos los cálculos cimentados en esos datos proceden de suposiciones que esperamos capten las condiciones básicas de la demografía y la sociedad de la Edad Moderna. Las estimaciones de las corrientes migratorias netas y de sus relaciones con la población rural que resultan no pueden pretender más que identificar órdenes de magnitud y direcciones de cambio plausibles. Las tendencias sugeridas y los puntos de inflexión son probablemente más fiables que los niveles absolutos.

Las suposiciones en que se basa el cuadro 10.1 pueden resumirse del modo siguiente:

1. Se supone que las ciudades de al menos 10.000 habitantes sufren un decrecimiento vegetativo medio neto del 5 por 1.000 a lo largo del período 1500-1890. En el mismo cuadro se indican otras suposiciones diferentes aplicadas a períodos concretos.

2. Se supone que los nacimientos y muertes de las ciudades de 5.000-10.000 habitantes se sitúan en el punto suficiente para generar el crecimiento observado de tal tipo de ciudades, es decir, que ni originan ni reciben migrantes. En este modelo todo el saldo migratorio a favor de las ciudades de más de 10.000 habitantes procede de la población residente en lugares de menos de 5.000 habitantes.

3. La tasa de crecimiento vegetativo de esa población rural es la implicada por el crecimiento observado de la población rural más la emigración neta calculada para cada período de medio siglo.

4. Los nacimientos rurales destinados a emigrar a las ciudades, mostrados en la línea 7 del cuadro, son estimaciones del número de nacimientos rurales necesarios para permitir las estimaciones de migración neta de la línea 6, bajo los supuestos de que la edad media de los migrantes es veinte años y de que la mortalidad rural de neonatos y niños es tal que de cada 1.000 nacidos se pueda prever que unos 667 sobreviven hasta la edad de veinte años. En la segunda mitad del siglo XIX, la suposición sobre la mortalidad difiere: en el período 8 (1850-1890), 800 de cada 1.000 nacidos sobreviven hasta los veinte años.

5. Las estimaciones de los nacimientos rurales por año de la línea 10 están basadas en la sencilla suposición de que la tasa bruta de natalidad (TBN) es de 35 por 1.000, reducida a 28 por 1.000 en el período 1850-1890.

Consideremos ahora las estimaciones presentadas en la columna 3, para el período 1600-1650. El crecimiento neto de la población residente en ciudades de al menos 10.000 habitantes es de 854.000 personas (línea 1). El saldo neto de ciudades que entraban en este tamaño en el período es de seis, lo que significa que una porción del incremento es una transferencia de población urbana residente en esas ciudades en 1600. En todos los casos he supuesto que cada una de esas ciudades aportaba 7.000 residentes urbanos ya existentes con anterioridad (línea 2), que deben ser restados (línea 3). El crecimiento total de la población urbana en el período es así de 812.000 personas, una media de 16.200 por año (línea 4).

El déficit urbano anual, 16.500, es calculado multiplicando la población urbana total a medio camino entre 1600 y 1650 por — 0,5 por 100, la tasa de decrecimiento vegetativo (línea 5);[11] 16.500 inmigrantes para rellenar el vacío más los 16.200 que representan el crecimiento urbano observado suman 32.700, el saldo migratorio hacia las ciudades (línea 6). Esta corriente migratoria, bajo los supuestos acerca de la edad media de los migrantes y de la mortalidad rural indicados antes, exige una mitad más de nacimientos rurales, o sea 49.100 (línea 7).

La población total de la Europa septentrional a medio camino entre 1600 y 1650 puede ser estimada en 55.400.000 personas y la población rural, o residente en localidades de menos de 5.000 habitantes, en 50.400.000 (líneas 8 y 9). Una tasa bruta de natalidad de 35 por 1.000 entre la población rural produce una media anual de 1.764.000 nacimientos (línea 10). Los supervivientes del 2,8 por 100 de cada cohorte emigrarían posiblemente hacia las ciudades, para no regresar más (línea 11). Por supuesto, muchos más podrían emigrar temporalmente, pero el modelo no está diseñado para captar tales flujos migratorios.

La línea 12 muestra el crecimiento neto de la población rural en cada período de medio siglo *más* el número total de emigrantes (dato de la línea 6 × 50) y en esta cifra se basa una aproximación a la tasa de crecimiento vegetativo de la población rural (línea 13). El período 1600-1650 difiere de los demás en que la población rural decayó más de 1.400.000 personas. No obstante, una vez se añade la emigración neta a las ciudades, consistente en 1.600.000 personas (32.700 × 50), el crecimiento vegetativo rural pasa a ser positivo por los pelos, según una tasa anual del 0,01 por 100.

El número anual de nacimientos rurales que sobrepasan las necesidades del reemplazo, es decir, ese contingente que podría ser destinado a la emigración urbana sin causar despoblación rural, se muestra en la línea 14. En 1600-1650, ese número es minúsculo. Finalmente, en la línea 15 se expresa el número de nacimientos rurales destinados a emigrar a las ciudades (línea 7) como porcentaje del número total de nacimientos excedentarios (línea 14), lo cual sirve como indicador de la participación del sector urbano en el número total de nacimientos rurales que exceden las necesidades del reemplazo. En 1600-1650, este cálculo excede sobradamente el 100 por 100: el crecimiento vegetativo rural por año de 3.400 personas queda sumergido dentro de un flujo anual que comprendía a los supervivientes de 49.100 partos. La emigración era, pues, la causa inmediata del declive de la población rural.

Los cálculos para cada uno de los otros siete períodos pueden ser leídos e interpretados de la misma manera.

Los cálculos del cuadro 10.1 demuestran que en el conjunto de la Europa septentrional la migración rural-urbana neta implicaba a pocos habitantes del campo, a pesar del crecimiento estable y gradual observable hasta el siglo XIX. Esto refleja el simple hecho de que la población urbana continuó siendo relativamente pequeña en relación con la rural a lo largo de los siglos XVII y XVIII. De todos los nacidos en el campo, un 3-4 por 100 se trasladó permanentemente a las ciudades, es decir, murió en ellas. Muchos otros, por supuesto, fueron emigrantes temporales, que trabajaron como sirvientes, obreros o aprendices antes de volver a una localidad rural.

Esas cifras son netas en otros dos sentidos. Están basadas en el crecimiento neto de las ciudades y no tienen en cuenta que las ciudades en expansión incrementaban sus números mucho más, compensando de esta manera las ciudades en decadencia. A menos que los emigrantes de las ciudades en decadencia pasaran todos a las ciudades en expansión, hemos subestimado la migración rural-urbana total. Además, los cálculos se basan en los cambios netos de la población en períodos de cincuenta años, lo cual quita importancia a flujos migratorios en casos en que la población de una ciudad asciende a un máximo antes de la fecha final y decae luego a una cifra más baja.

El magistral estudio de Jean-Claude Perrot sobre la ciudad de Caen ilustra este problema perfectamente.[12] La población de Caen creció en 3.000 personas entre 1753 y 1795, período en el cual los

registros parroquiales reseñan 47.000 bautizos y unos pocos menos decesos. Así, la ciudad fue capaz de reproducirse e incluso de contribuir a su modesto crecimiento. La inmigración media anual pudo no haber pasado más allá de un puñado de personas, pero Perrot tiene una información más detallada que muestra que la ciudad creció de 32.000 habitantes en 1753 a 41.000 en 1775 para decaer después hasta 38.000 al producirse la Revolución de 1789 y aún más hasta los 35.000 de 1795. El cuadro 10.2 muestra que el saldo migratorio de los veintiún años posteriores a 1753 fue nada menos que de 7.332 personas, o sea 350 por año. Después, la corriente se alejó de la ciudad. Perrot pudo también identificar el número de residentes nacidos fuera de Caen a partir de los datos censales y sobre esta base pudo estimar la aparente migración «global permanente» para cada intervalo. Como los inmigrantes comprendían el 25 por 100 de la población de Caen en 1789, después de que la ciudad hubiera perdido 3.000 habitantes en los catorce años previos, era claro que la inmigración no había cesado del todo y que ese declive tenía que ser el resultado neto de una gran inmigración contrarrestada por una emigración ligeramente superior. Quedan excluidas de estos números las personas que llegaron a Caen para abandonarla antes de 1789 y, en este sentido, lo que tenemos es un cálculo de la migración «global permanente» y no de la verdaderamente global. En conjunto, Caen,

CUADRO 10.2

Inmigración y crecimiento vegetativo en Caen, 1753-1795

	1753-1774	1775-1789	1790-1795
1 Cambio neto de población	+ 8.858	— 3.063	— 2.799
2 Crecimiento vegetativo	+ 1.526	— 430	+ 1.211
3 Inmigración neta (1 — 2)	+ 7.332	— 2.633	— 4.010
4 Inmigrantes como porcentaje de la población total al final del período	21,7	25,0	5,8
5 Emigración aparente (6 — 3)	1.532	12.582	6.039
6 Inmigración «global permanente» (población final × 4)	8.864	9.949	2.029

FUENTE: Perrot (1975), II, 165.

cuya inmigración neta en 1753-1795 no representó más que unos pocos centenares de personas, experimentó una inmigración «global permanente» de 20.842 personas y una emigración de 20.153.

Claramente, cuando decimos que el 3 por 100 de nacimientos rurales estaban destinados a emigrar permanentemente a las ciudades, ese número probablemente debería doblarse o triplicarse para indicar el conjunto de personas que pasaron un tiempo sustancial en la ciudad pero que no murieron en ella. Si eso es así, un 6-10 por 100 de los jóvenes rurales posiblemente probaron la vida urbana en la Europa septentrional del siglo XVII. Naturalmente, esos porcentajes podían variar enormemente de una región a otra, tema que más adelante se discutirá en detalle.

Los cálculos y especulaciones que acabamos de hacer dicen algo acerca de la limitada, pero ciertamente no insignificante, influencia social y cultural que las ciudades de la Europa septentrional ejercieron sobre el campo a través de las migraciones. Si —digamos— un 8 por 100 de una cohorte rural se trasladaba a una ciudad de cierto tamaño por varios años como mínimo, resulta probable que muchos habitantes de los lugares rurales tuvieran algún contacto personal con un compatriota que vivía, o había vivido, en una ciudad. Muchos, aunque no todos, tuvieron ese contacto y cuanto más desigual regionalmente fuera la densidad de la migración, tanto más deben haberse diferenciado unas sociedades campesinas de otras en su familiaridad con la vida urbana.

Otra aproximación para evaluar el impacto demográfico de la migración rural-urbana se centra en su relación con la tasa de crecimiento vegetativo de la población rural más que en su dimensión. Parto aquí de la sencilla suposición de que el conjunto de habitantes rurales susceptibles de emigrar es normalmente una proporción determinada, o tal vez todo, el excedente vegetativo, es decir, los supervivientes que, al alcanzar la edad de independizarse, exceden a las necesidades de reemplazo de la sociedad rural. La función económica de la migración, como opuesta a la función cultural, es subrayada cuando nos preguntamos qué proporción de esa población rural susceptible de emigrar pasó permanentemente a las ciudades.

En el siglo XVI, las ciudades de la Europa septentrional atrajeron pocos inmigrantes en relación con la dimensión del «excedente» rural. El movimiento hacia las ciudades, medido en esos términos, se fue acelerando a finales del siglo y alcanzó su cima en el siguiente. En la

primera mitad del XVII, el modelo muestra que la migración rural-urbana contribuyó al declive de la población rural en cifras absolutas y, más tarde en el mismo siglo, las ciudades continuaron absorbiendo el grueso del excedente rural. Las frecuentes epidemias del tercer cuarto del siglo XVII, casi siempre concentradas en las ciudades, pueden justificar posiblemente una variación de la suposición de una tasa de decrecimiento natural de un 0,5 por 100 que se hace en el modelo. Si hubiese alcanzado el 1,0 por 100 en 1650-1700, el flujo de migrantes hacia las ciudades habría absorbido casi el 80 por 100 del excedente rural.

En el siglo XVIII, la porción del excedente rural atraído a las ciudades cayó drásticamente, alcanzando un punto mínimo en la segunda mitad de la centuria. Muchas ciudades crecieron rápidamente después de 1750 y, de hecho, esa época se contempla a menudo como el principio de la urbanización contemporánea; pero la elevada y creciente tasa de crecimiento vegetativo en la población rural (línea 13) era tal que las ciudades, en realidad, absorbían una parte del excedente rural menor que en cualquier otro tiempo desde principios del siglo XVI. Incluso en la primera mitad del XIX, cuando las ciudades crecían según tasas inéditas dentro de la experiencia europea, su demanda sobre la población rural fue menos gravosa que en el siglo XVII.

En el siglo XIX, muchas ciudades habían cesado de experimentar tasas negativas de crecimiento vegetativo. Muchas contribuían, al menos modestamente, a su propio crecimiento, de tal manera que los supuestos en que se fundamenta la línea 5 quedan claramente invalidados. La estimación, obviamente imposible, de la emigración campo-ciudad para el período 1850-1890 (línea 15) atestigua que deben efectuarse otras suposiciones. Los supuestos alterados —que la tasa natural de crecimiento es 0 y que los supervivientes hasta los veinte años son 800 de cada 1.000— producen una participación más baja de las ciudades en el excedente rural (línea 16), pero incluso esas rectificaciones probablemente sobreestiman en alguna medida la migración neta rural-urbana.

Estas estimaciones representan valores medios para el conjunto de la Europa septentrional. Como este vasto territorio ciertamente no constituía un único campo migratorio, es decir, que era improbable que los irlandeses emigraran a Viena o los suecos a Burdeos, la naturaleza de la migración campo-ciudad, varió seguramente mucho

CUADRO 10.3. — *Saldo migratorio neto campo-ciudad: Europa mediterránea, 1500-1800 (en millares, salvo indicación en otro sentido)*

Línea	1 1500-1550	2 1550-1600	3 1600-1650	4 1650-1700	5 1700-1750	6 1750-1800
1 Crecimiento global de la población urbana	529	765	— 582	193	483	878
2 Población transferida	84	168	— 154	— 7	112	133
3 Crecimiento neto de la población urbana	445	597	— 428	200	377	745
4 Crecimiento neto anual	8,9	11,9	— 8,6	4,0	7,4	14,9
5 Déficit anual de nacimientos	10,1	13,3	13,7	12,8	14,5	17,9
6 Saldo migratorio global	19,0	25,2	5,1	16,8	21,9	32,8
7 Nacimientos rurales destinados a la migración urbana	28,5	37,8	7,7	25,2	32,9	49,2
8 Población total (en millones)	19,2	21,2	21,0	21,2	24,7	28,9
9 Población rural (en millones)	16,4	17,8	17,5	17,9	21,0	24,4
10 Nacimientos rurales por año (tasa bruta de natalidad = 35)	574	623	613	627	735	854
11 Porcentaje de nacimientos rurales destinados a la emigración urbana	5,0	6,1	1,3	4,0	4,5	5,8
12 Crecimiento rural + emigración (en millones)	2,15	2,76	— 1,85	3,84	4,20	5,44
13 Tasa estimada de crecimiento vegetativo rural (porcentaje)	0,27	0,31	— 0,21	0,42	0,39	0,43
14 Excedente medio anual de nacimientos	43,0	55,2	— 37,0	76,8	84,0	108,8
15 Porcentaje del excedente rural destinado a la emigración	66,3	68,5	(5,1/— 37,0)	32,8	39,2	45,2
16 Porcentaje que emigraría bajo otros supuestos			(46,4/4,4) *			

* Tasa de crecimiento vegetativo urbano = — 2,0 por 100 en 1600-1650. Esta suposición provoca una elevación del déficit anual de nacimientos a 55.000, elevando el crecimiento rural + emigración a 0,22 millones y el crecimiento vegetativo rural a + 0,02.

de región a región, pero, basando los cálculos del cuadro 10.1 en un territorio enorme, que incluye muchas regiones escasamente urbanizadas, el hallazgo básico de que el crecimiento urbano del siglo XVII aspiró casi todo el excedente rural es aún más destacado.

Cuando se aplica el mismo tipo de análisis a la Europa mediterránea, emergen unos modelos muy diferentes (véase el cuadro 10.3). El alto nivel general de urbanización en Iberia e Italia tiene la consecuencia esperable de requerir que los supervivientes de alrededor de un 5 por 100 de los nacidos en el campo emigren a las ciudades, una cifra que no es más alta en 1800 que en 1500. En el siglo XVI, esta corriente de emigración comprendía a dos tercios del excedente rural, pero tras la crisis de la primera mitad del siglo XVII, el flujo se situó mucho más abajo, alrededor de un tercio de los nacimientos rurales que sobrepasaban las necesidades del reemplazo.

De acuerdo con el modelo, la población rural de la región mediterránea disminuyó sustancialmente en la primera mitad del siglo XVII y esa caída habría sido peor si no hubiera ocurrido que las ciudades cesaron súbitamente de atraer inmigrantes en esas décadas. Esto es difícil de aceptar, puesto que sabemos por otras informaciones que las ciudades de los países mediterráneos no perdieron 428.000 habitantes por emigración sino por una terrorífica mortalidad infligida por las epidemias, que alcanzó tales niveles que una masiva emigración del campo a la ciudad pudo sólo limitar el declive de la población urbana en números absolutos.

Éste no es el panorama presentado por el modelo mientras continuemos fieles a los supuestos iniciales. El cuadro 10.3 muestra que el saldo migratorio del período 1600-1650 cayó hasta cerca de la nada (5.100 personas por año), mientras que la tasa de crecimiento vegetativo rural pasaba a ser decididamente negativa, pero hay razones para reconsiderar el supuesto de que la tasa de crecimiento natural urbano es — 0,5 por 100 por año en esas agitadas décadas. Las epidemias de 1596-1602 y de 1647-1652 en España y de 1630 y 1649 en Italia llevaron la muerte a centenares de miles de personas. Medio millón de personas —urbanas *y* rurales— murieron en cada una de las catástrofes españolas.[13]

En esas décadas, la tasa urbana de crecimiento natural fue mucho peor que el supuesto — 0,5 por 100. Si la colocamos en — 2,0 por 100, la emigración anual hacia las ciudades supone más de dos veces el nivel del siglo XVI y explica cómodamente el declive

total *observado* de la población rural. En otras palabras, si la suposición de la mortalidad urbana es revisada en este sentido, la población rural genera una tasa de crecimiento vegetativo ligeramente positiva, que es liquidada por una emigración masiva hacia las ciudades.

Es instructivo comparar la experiencia de las Europas septentrional y mediterránea en este período crucial. Los cálculos del modelo revelan que la tasa rural de crecimiento vegetativo, tanto en el norte como en el sur, debe de haberse situado cerca de 0 y que, en uno y otro lado, las áreas rurales decaen a causa del flujo migratorio hacia las ciudades, pero en gran parte de la Europa septentrional esa corriente de campesinos era atraída por las nuevas oportunidades generadas en ciudades de crecimiento vigoroso mientras que en los países del Mediterráneo era absorbida por los vacíos dejados por las epidemias que devastaban las urbes.

Las estimaciones mostradas en los cuadros 10.1 y 10.3 se basan en supuestos que pueden ser sustancialmente erróneos y que, como es obvio, no pueden captar importantes cambios a corto plazo de la demografía urbana. Sería estúpido pretender afinar cálculos tan aproximativos, y, sin embargo, existe un tipo de migración campo-ciudad silenciado totalmente en este modelo que debería ser objeto de análisis. Las estimaciones de la migración se relacionan directamente con el nivel del excedente de mortalidad observado en las ciudades. Hemos indicado ya que los migrantes temporales, los que vuelven a una localidad rural antes de morir, no pueden ser subestimados. Una segunda corriente migratoria importante no observada es la formada por quienes entran en una ciudad y mueren en el extranjero o en el mar al servicio de la marina mercante, de una compañía mercantil o de la armada. Por lo general sus muertes no están inscritas en el registro parroquial de su ciudad y, no obstante, se puede afirmar que son parte de la economía y la sociedad urbanas. Este fenómeno queda restringido a las ciudades portuarias y su importancia varía enormemente de un país a otro. No hay disponibles datos exhaustivos, pero dos estudios recientes ofrecen sugestivas conjeturas sobre el fenómeno.

Un análisis sistemático de todos los fletes hacia y desde Asia de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, desde su fundación en 1602 hasta su desaparición en 1795, nos proporciona datos sobre el número de hombres que salieron hacia Asia y el número

de los que retornaron. Además, las matrículas de la Compañía proveen de información sobre los lugares de origen de los embarcados. J. R. Bruijn y otros investigadores de la Universidad de Leiden, que han preparado y analizado esta masa de documentación, nos presentan un descubrimiento llamativo: a lo largo de los dos siglos de existencia de la Compañía embarcaron en puertos holandeses casi un millón de hombres y casi 700.000 de ellos murieron antes de regresar, o bien en el mar o bien, más frecuentemente, mientras estaban en Java o en alguna otra colonia.[14] A lo largo de dos siglos un promedio anual de unos 3.500 hombres, principalmente jóvenes, murieron en el extranjero. El número de accidentes fue de hecho sustancialmente más elevado en el siglo XVIII que en el XVII. Esos registros no nos dicen, claro está, nada sobre la mortalidad entre los hombres al servicio de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, de la armada, de la marina mercante privada, de la pesca de la ballena y de otras pesquerías. No debe esperarse que esos otros grupos sufrieran una mortalidad en el mar o en ultramar comparable a los macabros niveles observados entre los empleados de la Compañía de las Indias Orientales. Sus períodos de trabajo fuera de casa eran mucho menores y no tenían que enfrentarse tan a menudo con los peligros de las enfermedades tropicales, pero en el siglo XVIII, cuando el número de empleados de la Compañía de las Indias Orientales alcanzó su máximo, existían siempre muchos más hombres empleados en otras ramas de la actividad marinera.[15] Simplemente por su gran número, esas otras empresas tuvieron que añadir varios centenares de muertos fuera del país por año a los números presentados en el cuadro 10.4 y que corresponden a los promedios anuales de fallecimientos en el personal de la Compañía de las Indias Orientales.

Si todos esos infortunados marineros hubieran emigrado de zonas rurales a Amsterdam, Rotterdam y otros puertos de la Compañía, hubieran sido añadidos a las corrientes migratorias estimadas antes en el cuadro 10.1. De hecho, muchos de esos marineros eran naturales de las ciudades holandesas,[16] lo que significa que cada año las muertes de muchos centenares de residentes en la ciudad ocurrían en ultramar y no quedaban registradas *in patria.* Ahora bien, en términos del modelo de migración urbana presentado antes, los puestos de esos marineros nacidos en la ciudad que murieron fuera de ella fueron tomados por inmigrantes a las ciudades que no firmaron

CUADRO 10.4

Pérdidas anuales en el extranjero al servicio de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales

Período	Pérdidas medias por año	Procedentes de la República de Holanda		Entre ellos, de la Holanda estricta		Entre ellos, de 19 ciudades	
		Porcentaje	Número	Porcentaje	Número	Porcentaje	Número
1602-1620	1.140						
1620s	1.840						
1630s	2.050						
1640s	2.570						
1650s	2.780						
1660s	2.380						
1670s	3.090						
1680s	2.400						
1690s	2.610						
1700s	2.830	76	2.150	75	1.613	88	1.419
1710s	3.560	76	2.700	77	2.100	88	1.850
1720s	3.630	73	2.650	73	1.935	90	1.741
1730s	4.220	61	2.575	73	1.880	88	1.654
1740s	5.240	59	3.100	74	2.294	87	1.996
1750s	5.190	50	2.600	71	1.846	88	1.624
1760s	5.970	56	3.350	65	2.178	87	1.894
1770s	4.970	47	2.350	66	1.551	87	1.349
1780s	4.630	54	2.500	69	1.725	88	1.518
1790-1795	3.083	48	1.500	64	960	87	835
Media anual de muertes 1700-1795	4.384		2.591		1.857		1.619
Muertes por 1.000 habitantes en 1795			1,2		2,4		3,4

NOTA: Las pérdidas medias por año equivalen al número de personas que parten de la República, menos el número de los que parten desde Asia o El Cabo, reduciendo un 6 por 100 para representar las pérdidas en el viaje de regreso. Se supone que el número de muertes de nativos de toda la República, de holandeses estrictos y de habitantes de las ciudades es proporcional a su número dentro del conjunto de empleados de la Compañía.

FUENTE: Bruijn (1976), 220-223.

con la Compañía y las muertes de estos últimos son «confundidas» con las muertes de los naturales de las ciudades que realmente desaparecieron más allá del mar. Así, el número completo de muertos de la Compañía puede ser añadido a las corrientes de migración permanente campo-ciudad estimadas en el cuadro 10.1.

En la primera mitad del siglo XVIII los migrantes que hallaron la muerte en el servicio de aquella Compañía igualan en número a la undécima parte de todo el saldo migratorio campo-ciudad de la Europa septentrional. En la provincia de Holanda, Van der Woude calcula que, por término medio, alrededor de un 20 por 100 de cada una de las cohortes de hombres de veinte años del siglo XVIII halló la muerte en ultramar al servicio de la Compañía de las Indias Orientales.[17]

Algunos fragmentos conservados de documentos de Amsterdam, que era con mucho el principal centro de reclutamiento de aquella Compañía, pueden ayudar a ilustrar aquel proceso. En el decenio de 1730 los registros parroquiales de la ciudad consignan una media anual de 6.800 bautizos, lo que ciertamente subestima los números reales, puesto que al menos la comunidad judía no está incluida. Cerca de 3.500 de estos nacidos eran niños y 3.300 eran niñas. Los registros matrimoniales de la ciudad muestran que veinticinco años después de ocurridos aquellos nacimientos, en el período 1756-1765, se casaron, en promedio anual, 1.100 hombres nacidos en Amsterdam y 1.410 mujeres de la misma procedencia.[18]

Cerca del 45 por 100 de las mujeres nacidas en la ciudad sobrevivieron y permanecieron en su ciudad natal hasta llegar al matrimonio. Dada la elevada mortalidad de neonatos y de niños en la ciudad,[19] y la verosimilitud de que se produjera un cierto grado de emigración y de celibato, no podría esperarse un porcentaje más alto. Por el contrario, sólo el 30 por 100 de los hombres nacidos en Amsterdam se casaron en la ciudad. La mortalidad neonatal e infantil puede haber sido superior en los varones que en las mujeres,[20] pero eso sólo explicaría una pequeña parte del abismo abierto entre el número de hombres y mujeres naturales de Amsterdam que se casaron en la misma ciudad.

La causa probable de este rasgo demográfico crónico en la ciudad [21] es que muchos hombres se embarcaron antes de cumplir los veinte años o poco después —antes de casarse— para no retornar jamás. El hueco demográfico creado por su partida fue llenado por

los millares de inmigrantes que representaban la mitad de todos los hombres que contrajeron matrimonio en Amsterdam a lo largo del siglo XVIII y que, como se muestra en detalle en el capítulo 9, se convirtieron en los maridos de una amplia proporción de mujeres nacidas en la ciudad.

El otro país de la Europa septentrional que puede haber experimentado una mortalidad marítima a gran escala es Inglaterra. Wrigley y Schofield, en su *Population History of England*, proporcionan estimaciones de la emigración neta hacia el extranjero para períodos de cinco años desde 1541 hasta 1871.[22] La migración es definida de una manera peculiar en su estudio, simplemente como el conjunto de todos los nacidos en Inglaterra que según parece no murieron en ella. «Según parece», porque las estimaciones son el resultado de un complejo procedimiento empleado por ellos para reconstruir la población inglesa y no se fundamentan en informaciones directas. Su medición de las muertes en el exterior no es, obviamente, equivalente a la serie de la Compañía Holandesa que se presenta en el cuadro 10.4. Las estimaciones inglesas incluyen emigrantes y las muertes de pescadores y de soldados que servían fuera del país. Muchas de tales personas no eran residentes urbanos y no estaban conectadas a la economía urbana. Además, las estimaciones representan *saldos*, reducidos por la entrada en Inglaterra de forasteros, tales como escoceses, galeses e irlandeses.

Las estimaciones del saldo migratorio, es decir, de la muerte en ultramar, realizadas por Wrigley y Schofield presentan importantes fluctuaciones a lo largo del tiempo, pero casi siempre exceden las 5.000 personas anuales. Aislar la porción de este mínimo que representan las muertes en el exterior de marineros procedentes de las ciudades hubiera sido una adivinanza excesiva, pero ciertamente no es absurdo suponer que podría haber igualado el nivel de 4.000 anuales sufrido por los empleados de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales sola. Inglaterra era mucho más populosa que la República de Holanda, de manera que este flujo de muertes en ultramar habría pesado menos sobre ella que sobre la República, pero la población *urbana* inglesa no era, hasta después de 1700, mayor que la holandesa, con lo que el impacto de la actividad marítima sobre las migraciones campo-ciudad puede haber sido, a grandes rasgos, similar, especialmente en el siglo XVII.

Este drenaje marítimo afectó seguramente a otras partes de Euro-

pa, pero, salvo Portugal y, tal vez, España, parece poco probable que pueda haber alcanzado la dimensión observada en la República de Holanda e inferida para Inglaterra. El efecto de todo esto fue incrementar sustancialmente la migración campo-ciudad estimada en la Europa noroccidental durante los siglos XVII y XVIII. Una cifra del orden de los 6.000-10.000 migrantes permanentes, predominantemente varones jóvenes, debería ser añadida al número neto de migrantes anuales calculado en el cuadro 10.1 para el período 1600-1800. Hasta mediado el siglo XVIII, esto incrementa el saldo migratorio favorable a las ciudades para toda la Europa septentrional desde un 15 por 100 a un 30 por 100.

El contexto de la inmigración urbana preindustrial

¿Por qué la migración hacia las ciudades alcanzó las magnitudes y siguió las tendencias que acabamos de describir? Esta pregunta no puede ser respondida directamente, sino que requiere que situemos la migración campo-ciudad en el contexto más amplio del cambio social y económico de Europa. Podemos esperar así que lograremos identificar los factores que regulan el fenómeno migratorio y, finalmente, evaluar el lugar del crecimiento urbano en el seno de la sociedad preindustrial.

Las corrientes migratorias que sostenían a las ciudades europeas y les permitían crecer eran parte integrante de un proceso más amplio de movilidad geográfica y ésta, en todas sus modalidades, estaba íntimamente relacionada con la consecución —o imposición— de una movilidad ocupacional y social. He indicado ya que los flujos migratorios netos campo-ciudad estimados antes eran parte de una más amplia, probablemente mucho más amplia, corriente migratoria global campo-ciudad que, a su vez, estaba sumergida en un fenómeno migratorio todavía más general, que redistribuía constantemente la población entre los pueblos y los pequeños mercados.

Uno de los mejores descubrimientos de la moderna demografía histórica es que la población de la Europa preindustrial era altamente móvil.[23] Grandes cantidades de personas, tanto en el campo como en la ciudad, se trasladaban, algunas veces repetidamente, a la búsqueda de esposos, trabajo, instrucción y, algunas veces, libertad religiosa, seguridad física o mera supervivencia.[24] El hecho de que

en la mayor parte de Europa predominara la organización familiar nuclear, con su exigencia de que la mayor parte de los hijos abandonaran el hogar paterno para establecerse por separado, hizo llegar un cierto grado de movilidad geográfica incluso a las más dormidas aldeas.[25] Estos numerosos movimientos no implicaron, por lo general, grandes distancias pero, casi siempre de forma gradual, algunas personas se encontrarían al final de su recorrido bien lejos del hogar originario. Como podría esperarse, esto es particularmente evidente en las ciudades más grandes. En Londres, más de una cuarta parte de todos los sirvientes contratados llegados a la ciudad entre 1683 y 1759 procedían de lugares situados a más de 200 kilómetros.[26] Más de una cuarta parte de todas las personas casadas en Amsterdam en los siglos XVII y XVIII había nacido fuera de las fronteras de la República de Holanda; el 4 por 100 procedía de los países escandinavos.[27] Incluso en la más pequeña y decadente ciudad de Leiden, el 25-30 por 100 de los inmigrantes recibidos en el siglo XVIII procedía del extranjero, y en la todavía menor ciudad alemana de Ansbach, casi el 40 por 100 de nuevos ciudadanos en el período 1645-1700 había nacido a más de 100 kilómetros de distancia.[28]

Estas numerosas corrientes cruzadas de movilidad geográfica estaban relacionadas integralmente con la evolución de las estructuras ocupacionales a escala regional y con la experiencia de la movilidad social. El más simple de los modelos para relacionar movilidad geográfica y movilidad social se centra exclusivamente en la migración campo-ciudad y la trata como medida del crecimiento de las ocupaciones no agrícolas y también de la movilidad social hacia abajo. Este modelo se asocia frecuentemente con el fenómeno de la *enclosure*, que, a su vez, muchos interpretan como el procedimiento institucional por el cual los campesinos fueron separados de los medios de producción y quedaron disponibles para emigrar a las ciudades. Karl Marx, que puso tanto énfasis en las *enclosures*, reconoció que el proletariado creado de esta manera «no podía ser absorbido por las manufacturas con la misma rapidez con que se le arrojaba al arroyo».[29] Es decir, subrayaba que existió un desfase histórico entre el surgimiento de un proletariado y el ascenso de la ciudad industrial. A pesar de ello, la migración campo-ciudad ha sido vista generalmente como un fenómeno que incorpora tanto un cambio ocupacional, de la agricultura a la industria, como una movilidad social hacia abajo, de campesinado a proletariado. De esta manera, la emigración

del campo y el crecimiento del proletariado se convierten en partes de un mismo proceso que conduce a la urbanización.

Este sencillo modelo es inadecuado para analizar la movilidad social en la Europa preindustrial, cualesquiera que sean sus méritos para tiempos más recientes, pues descansa en una deficiente comprensión del carácter tanto de la sociedad rural como de la ciudad preindustrial. La consecución de una diversidad de ocupaciones y de una estratificación social pronunciada *dentro de* la sociedad rural ha sido un tema preferido de los trabajos recientes en historia agraria.[30] Además, la identificación de la ciudad como el agente dinámico del cambio económico, el sector avanzado en un modelo bisectorial de desarrollo económico, parece ahora equivocado cuando se aplica a la era preindustrial. Luego haremos más consideraciones en torno a ello, pero ahora nos basta con observar que la movilidad social asociada con la emigración a las ciudades dentro de la Europa preindustrial quedaba englobada en un proceso mucho más extenso de estratificación social y de redistribución ocupacional.

El problema ahora es explicar la migración campo-ciudad y con ella la incidencia del crecimiento urbano en un panorama histórico donde no es más que uno de los factores, y no necesariamente el dominante, de los procesos relacionados de movilidad física y social que iban alterando la estructura económica y la estratificación social de la Europa de la Edad Moderna.

Expulsión, atracción y potencial migratorio

Los motivos para emigrar, hacia las ciudades o hacia otros lugares, son frecuentemente analizados investigando primero los factores que «expulsan» a las personas de los lugares de residencia originarios y luego los que los «atraen» a un lugar que presenta ese atractivo como característica.[31] El movimiento por expulsión requiere la existencia de un elemento involuntario que subyace a la decisión e implica que la propia supervivencia, o la supervivencia de algún valor irrenunciable, motiva al emigrante. En el movimiento por atracción, las oportunidades ofrecidas por un lugar diferente del propio son el factor determinante de la migración, que ahora está motivada por la posibilidad de mejorar.

En una sociedad agraria, la presión para emigrar está asociada

generalmente con el crecimiento de la población. En la práctica, la tasa de crecimiento a la cual tal presión empieza a dejarse sentir varía considerablemente de acuerdo con diversos factores (entre ellos las costumbres sucesorias, las posibilidades de intensificar la explotación de la tierra y las condiciones del mercado) que afectan la demanda local de mano de obra. Aunque una reducción de la demanda de trabajo en la agricultura en números absolutos puede ocurrir alguna vez, y sucede a menudo en la sociedad contemporánea, es más prudente suponer que en el pasado las fuerzas expulsoras derivaban generalmente de una reproducción de la sociedad rural superior a la tasa de reemplazo y que tales fuerzas se hacían más intensas cuanto más elevada era la tasa de crecimiento vegetativo.

Nathan Keyfitz y Dimiter Philipov, en un estudio sobre los determinantes del crecimiento de la población urbana en las sociedades contemporáneas en proceso de desarrollo, concluyeron que

> el desbordamiento del sector campesino es decisivo para el crecimiento de las ciudades. En cualquier discusión acerca del grado en el que las ciudades crecen a partir de su propio crecimiento vegetativo, debe empezar por reconocerse que crecen mucho más por el crecimiento vegetativo del sector campesino.[32]

El descubrimiento de Keyfitz y Philipov se aplica con mayor fuerza cuando el nivel inicial de urbanización es bajo. En este caso, la migración por expulsión desde un enorme depósito de población rural puede eclipsar a todas las otras fuerzas que actúan sobre la tasa de crecimiento de la población urbana. Una implicación importante de este tipo de migración campo-ciudad es que la tasa de crecimiento de la población urbana no guarda ninguna relación particular con la expansión de las oportunidades de empleo urbano. Esto forma el trasfondo de los bien conocidos rasgos patológicos de la urbanización de Asia, África y América Latina en el siglo XX.

¿Estuvo el ritmo de la migración campo-ciudad en la Europa preindustrial gobernado por la tasa de crecimiento vegetativo rural? La asociación de tasas de crecimiento rural y urbano no es, en sí misma, una prueba de la migración por expulsión, puesto que ambas pueden ser parte de un proceso más general de desarrollo. No obstante, si no hay asociación, es difícil atribuir un gran peso al factor expulsión. No es posible comprobar con precisión esta asociación, puesto que nuestras observaciones están hechas para inter-

valos de cincuenta años y las estimaciones del fenómeno migratorio están sujetas a un importante margen de error. La figura 10.1 muestra la información tal como la tenemos, relacionando las tasas rurales de crecimiento vegetativo con el porcentaje de ese incremento que emigra a las ciudades. El perfil resultante es claro y claramente incongruente con la hipótesis de que las migraciones estuvieron determinadas por el factor expulsión.

En la Europa septentrional, la relativa fuerza de la migración campo-ciudad está inversamente relacionada con la tasa de crecimiento vegetativo rural hasta 1800. En la Europa mediterránea también se produce la misma relación inversa, aunque todas las observaciones, salvo una, se agrupan en torno a una estrecha franja tanto para el crecimiento vegetativo rural como para las tasas de migración. En ambas regiones, las más altas tasas de migración se producen cuando el crecimiento vegetativo rural es 0 o negativo. Desde luego, esto es una simple consecuencia de la manera en que la migración está siendo medida. Cuando la población urbana es pequeña en relación con el sector rural, es obviamente difícil que una proporción elevada de un crecimiento vegetativo rural muy amplio emigre a las ciudades, pero como indican Keyfitz y Philipov, es precisamente bajo tales condiciones cuando puede esperarse que el crecimiento rural domine el perfil del crecimiento urbano. La ausencia de una relación de este tipo sugiere con fuerza que el crecimiento urbano en su conjunto no estuvo gobernado por las oportunidades de sobrevivir en el sector campesino.

Como base para analizar las migraciones en la sociedad preindustrial, el factor expulsión parece insuficientemente esclarecedor y en general resulta poco convincente. En vez de tratar de determinar cuánta gente fue obligada a dejar sus hogares, sería más útil estimar cuántos eran migrantes *potenciales*. Migrantes potenciales son esas personas que es probable que consideren esa posibilidad y que, de acuerdo con diversas condiciones, es decir, después de haber sopesado los factores de «atracción», pueden emigrar o quedarse. En la sociedad contemporánea, este grupo «expuesto» a la emigración permanente se sitúa probablemente cerca del 100 por 100 de la población total, pero en una sociedad preindustrial, desde mi punto de vista, es lo suficientemente pequeño como para que sea útil considerarlo al analizar el fenómeno migratorio.

La emigración potencial neta de una sociedad agraria antes de

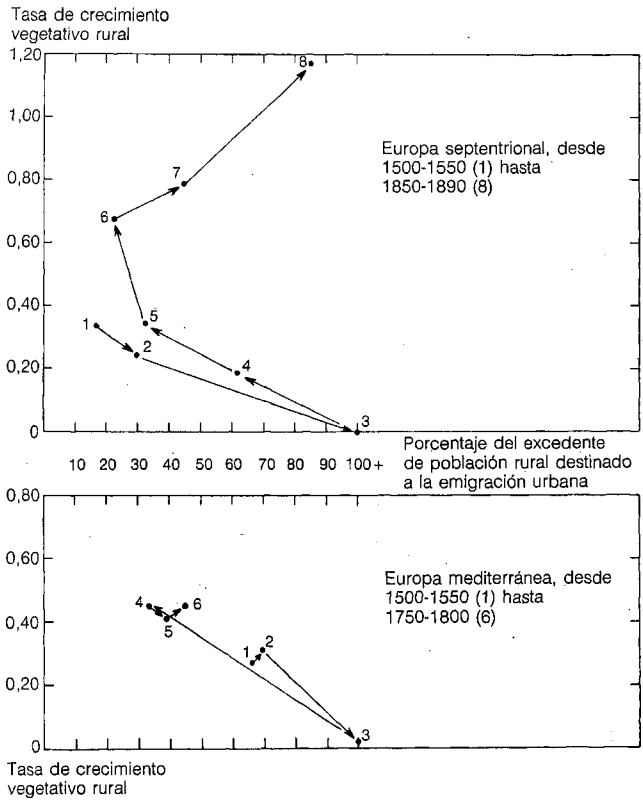


FIGURA 10.1

Relación entre la tasa de crecimiento vegetativo rural y el porcentaje del excedente de población rural destinado a la emigración urbana, por períodos de cincuenta años

la mecanización de la agricultura no podía exceder por largo tiempo la porción del crecimiento demográfico que superaba las necesidades del reemplazo (el excedente de nacimientos a que se refiere la línea 12 de los cuadros 10.1 y 10.3). Un límite superior de esta emigración neta sería la partida de todo el excedente, con la consecuencia de que no habría crecimiento de la población agraria. Las poblaciones agrícolas estacionarias son bastante comunes, pero a largo plazo, dejando aparte los episodios del siglo XVII en que el crecimiento vegetativo rural se aproximaba a 0 o caía por debajo en algunas áreas, la población agrícola de Europa fue creciendo en números absolutos hasta finales del siglo XIX, como mínimo.[33]

Un límite inferior de la migración neta se alcanza cuando no hay emigrantes potenciales que abandonen el sector agrario. Si nuestra comprensión de la demografía urbana preindustrial es acertada, eso produciría, en términos absolutos, una desurbanización, lo cual ha sido observado en algunas regiones, como Flandes y Brabante en el siglo XVIII; pero en áreas amplias y para períodos largos el crecimiento absoluto de la población urbana ha sido poco menos que universal.

LAS OPCIONES MIGRATORIAS EN LA SOCIEDAD PREINDUSTRIAL

Si tomamos el crecimiento vegetativo rural como equivalente aproximadamente a la reserva de emigración potencial neta, el siguiente paso es considerar las alternativas ofrecidas a los emigrantes potenciales: qué fuerzas atraían a hombres y a mujeres, cuán intensas eran y cómo fueron cambiando relativamente los atractivos a lo largo del tiempo.

Un estudio detallado de todas las opciones que pueden haber importado en la Europa preindustrial queda más allá del ámbito y de las necesidades de este estudio.[34] Procederé a agrupar las múltiples opciones específicas en tres categorías básicas, cada una de las cuales tiene implicaciones diferentes sobre la evolución de la estructura ocupacional, de la estratificación social y de la extensión de las migraciones campo-ciudad y, por tanto, del crecimiento urbano. A partir de ahí, presentaré un sencillo modelo que interrelaciona esas categorías de opciones y llama la atención sobre ciertas implicaciones demográficas y sociales del comportamiento diferencial con respecto a las migraciones.

La ciudad

El emigrante potencial se convierte en emigrante efectivo al dejar la agricultura y su localidad para buscar fortuna en la ciudad. Bajo las condiciones de la era preindustrial la atracción ejercida por las ciudades puede ser dividida en dos partes: oportunidades de reemplazo y oportunidades del crecimiento.

Muchas ciudades ofrecían una oferta bastante estable de oportunidades de empleo simplemente para cubrir las vacantes dejadas por una fuerza de trabajo sistemáticamente diezmada por niveles de mortalidad elevados. En el modelo de migraciones descrito en los cuadros 10.1 y 10.3 esta componente de la demanda urbana de trabajo está representada en la línea 5.

Podría suponerse que las oportunidades de trabajo en las ciudades insalubres no ejercerían una atracción muy fuerte sobre los migrantes potenciales, pero la información disponible es inequívoca y muestra justamente lo contrario. Muchas ciudades que sufrían graves crisis de mortalidad, perdiendo súbitamente un 20-40 por 100 de su población en brotes de peste o de otras enfermedades epidémicas, atraían un reemplazo suficiente de inmigrantes que les permitía recuperar en pocos años sus niveles de población anteriores a la crisis. Cuando en 1625 Londres perdió más de 35.000 almas sólo por la peste, la respuesta de los campesinos ingleses fue tal que la pérdida había sido compensada ya en 1627 y el rapidísimo crecimiento de la capital podía reemprender su marcha.[35] En Venecia, tras la peste de 1570, «el reemplazo por inmigración ocurrió con tanta rapidez que el efecto de la momentánea baja disponibilidad de mano de obra sobre la tasa de los salarios quedó completamente anulado para los artesanos al final de la década y poco después para los *maestri*».[36] Cuando esta ciudad volvió a ser azotada por la peste en 1630 y perdió 40.000 habitantes, su economía no era nada boyante y, sin embargo, a los doce años de la catástrofe una inmigración neta de 23.000 personas había contrarrestado el decrecimiento vegetativo suplementario y restaurado la mitad de la pérdida; entre 1642 y 1655, otros 39.000 inmigrantes llevaron la población veneciana a la cota de 158.000 habitantes. Richard Rapp, quien analizó los documentos censales en que se basa esta última reconstrucción, concluyó que «en veinte años la población se había vuelto a estabilizar en 140.000-160.000 habitantes, lo que puede ser considerado su nivel normal».[37]

Centros regionales de menor entidad mostraron a menudo los mismos poderes de recuperación. En la ciudad inglesa de Colchester «es bien claro que, si bien las epidemias de peste pueden haber provocado la huida de los focos de infección urbanos, atraían al mismo tiempo una afluencia de forasteros, algunos de ellos vagabundos, que llenaban las casas vacías cuando la crisis acababa y que restauraban la aparentemente destrozada población». En la última visita de la peste, en 1665-1666, alrededor de 4.500-5.000 personas murieron en Colchester. Las estimaciones de su población muestran una caída desde 10.305 habitantes en 1662 hasta 4.114 en 1666. «Sin embargo, sólo cinco años después había ascendido otra vez, con sorprendente rapidez, hasta 9.526, igualando casi los 10.000 anteriores de 1675.» [38]

Las oportunidades creadas por las catástrofes urbanas eran excepcionales, pero deben de haber existido otras posibilidades de reemplazo menos dramáticas dondequiera que existiesen ciudades. Aunque se sabe poco acerca de esto, uno siente la tentación de proponer por vía de especulación que en las zonas donde el nivel de urbanización era elevado, como en la Italia septentrional y en los Países Bajos, el tamaño y la regularidad de esa demanda fluctuante de trabajo puede haber suscitado una expectativa permanente de emigración a la ciudad en los hogares agrarios de la región, marcando, como si dijéramos, unos caminos bien trillados que conectaban la oferta y la demanda de migrantes.

Mientras que la emigración por reemplazo puede haber sido ubicua, no puede decirse lo mismo, con toda seguridad, de la incidencia de la «migración por crecimiento». Atraer migrantes que excedieran a las necesidades del reemplazo de las ciudades preindustriales exigía una inversión de capital y compromisos paralelos del Estado y la Iglesia para extender las oportunidades de empleo. Allan Pred, en su estudio del crecimiento urbano de los Estados Unidos en el siglo XIX, afirma que el crecimiento de las ciudades concretas «dependía de la extensión en que la siempre cambiante oferta de oportunidades de empleo en sus economías locales les permitiese tanto atraer migrantes como mantener a los inmigrantes y a los potenciales emigrantes fuera del influjo de las ciudades rivales».[39] El éxito diferencial de las ciudades concretas se fundamenta en los modelos de inversión, desinversión y reinversión que hallan su reflejo en el desplazamiento de las corrientes migratorias. Esta aproximación es

obviamente de importancia particular en la era preindustrial, cuando casi ninguna ciudad podía expandirse sobre la base de su propio crecimiento vegetativo y cuando las diferencias en las tasas de crecimiento entre las ciudades eran particularmente amplias.

Lo que nos preocupa aquí no es tanto el crecimiento de ciudades concretas como el crecimiento global del sector urbano y, por consiguiente, en vez de atender, como hace Pred, a la competencia entre ciudades por la reserva de migrantes *ya entregados* a la migración urbana, debemos interesarnos por la competencia por los migrantes potenciales entre tipos alternativos de «destino».

Para que el sector urbano atrajese migrantes en razón del crecimiento, sus funciones económicas y sociales tenían que aumentar en importancia y/o en número. Y aquí no se trata meramente de transferencias de capital de las ciudades en decadencia o las ciudades en expansión, sino de decisiones de inversión y compromisos políticos que afectan la posición de las ciudades en la organización de la economía global.

La agricultura

Para el emigrante potencial una alternativa a la marcha a la ciudad era permanecer en su localidad rural y basar su subsistencia en la agricultura, aunque no necesariamente de la misma manera que sus progenitores. En muchos tratamientos del fenómeno migratorio, se supone que esta opción no existe y que el migrante es expulsado. La ventaja del concepto de migrante potencial es que nos permite ver la permanencia en el sector agrícola como una posibilidad cuyos atractivos sopesa el individuo con otras opciones accesibles y cuya fuerza puede variar en el tiempo.

Las posibilidades dentro del sector agrícola para una persona que no herede una granja familiar y no pueda adquirir una a través del matrimonio son los *status* de jornalero o sirviente, trabajar para el sustento como miembro subordinado de una familia extensa y, tal vez, convertirse en granjero de una pequeña explotación, especialmente en los lugares donde se practica la división de las herencias. La intensificación de la producción por unidad de tierra y el correspondiente incremento de la demanda de trabajo que vino con la supresión del barbecho, la introducción de nuevos cultivos y de

la rotación de cultivos, y la inversión en mejoras de la tierra, incuestionablemente fueron factores que «atrajeron» muchos migrantes potenciales, decidiéndoles a permanecer donde estaban, aunque fuera en un *status* social diferente. El atractivo de no moverse varió ampliamente a lo largo del tiempo y según los lugares, porque los incentivos económicos de adoptar prácticas agrícolas que requerían más fuerza de trabajo no eran ni constantes ni universales, dependiendo como dependían de los precios respectivos y del acceso a los mercados.

La protoindustria

Una tercera opción de gran importancia para este análisis atrajo a muchos migrantes potenciales en la Europa de la Edad Moderna. Una amplia y creciente porción de la producción industrial, especialmente en las múltiples ramas de la industria textil, se desarrolló en el emplazamiento descentralizado de las casas rurales. A pesar del carácter disperso y a pequeña escala de esta producción, no estaba orientada a los mercados locales ni era desarrollada por artesanos independientes. El rasgo definitorio de esta actividad industrial rural era su coordinación por mercaderes urbanos y su dependencia de mercados distantes. Recientemente, los historiadores de la economía han llegado a considerar la extensión de tal actividad industrial rural como una fase diferenciada dentro del desarrollo industrial, previa y preparatoria de la emergencia del sistema fabril.

Esta «protoindustria», término sugerido por Franklin Mendels para subrayar su diferencia con otras formas de organización industrial, es importante para nuestro estudio por la naturaleza de sus nexos tanto con el sector agrícola como con el urbano y por su consiguiente impacto sobre las migraciones, la estratificación social y la estructura ocupacional.[40]

La protoindustria está íntimamente relacionada con el sector agrícola por la proximidad física y la implicación de su fuerza laboral en la producción agrícola, al menos durante los períodos de mayor demanda de trabajo por parte de esta última actividad. La frontera que separa los dos sectores debería ser imaginada como una amplia zona de transición, y la expansión de la protoindustria inevitablemente significó el reclutamiento de granjeros marginales y de traba-

jadores agrícolas, el tipo de gente que puede calificarse como migrantes potenciales. Enrolarse en el trabajo de la industria rural puede haber significado para algunos de ellos emigración a corta distancia, pero fue de manera primordial un acto, o más comúnmente un proceso, gradual, de movilidad social y no física.

La relación de la protoindustria con la economía urbana parece ser de oposición. Su expansión redujo el volumen del empleo industrial urbano y chocó con la amarga oposición de muchas ciudades,[41] pero al mismo tiempo la inversión de capital y la coordinación de la producción rural, la realización de las fases finales del proceso productivo —aquellas que requerían más habilidad y más inversión de capital—, y las actividades comerciales necesarias para colocar los productos, todas estas funciones tenían lugar en las ciudades. Es decir, la protoindustria, en contraste con la producción artesana diseminada para uso local, exigía la organización comercial de una economía regional por una ciudad y su expansión creaba la base para un crecimiento urbano *selectivo*.

Este tercer «destino» del migrante potencial fue históricamente específico. Mientras que la migración campo-ciudad es un fenómeno cuasi universal, la atracción de la protoindustria cobró importancia en el siglo XVI y el telón final de su historia cayó con bastante brusquedad a mediados del siglo XIX.[42] En ese tiempo, el atractivo de la protoindustria tuvo efectos profundos tanto en la sociedad rural como en la urbana, de manera que forma el elemento estratégico del modelo que vamos a presentar aquí. La concentración de la industria dispersa en algunas regiones que aparecían como propicias —los factores que la impulsaron no son todavía bien conocidos, pero comprenden hechos tales como la densidad de población, el sistema de herencias y la fertilidad de la tierra— tuvo como contrapartida el reforzamiento de la agricultura comercial en otras áreas. Del mismo modo, el surgimiento de la protoindustria fue una consecuencia de una inversión centrada en las ciudades que simultáneamente minaba el empleo industrial urbano y reforzaba selectivamente las funciones urbanas del comercio y los servicios.

Finalmente, la expansión de la protoindustria afectó profundamente a la estructura social del campo. Los hogares rurales dependientes del empleo industrial, es decir, del trabajo asalariado, adoptaron modelos de comportamiento nupcial y de fertilidad muy diferentes de las normas de la sociedad campesina. Algunos estudios históricos

documentan un régimen demográfico protoindustrial en que un matrimonio más temprano llevó a la fertilidad total a unos niveles más altos de lo que era común entre las comunidades agrícolas [43] y, como consecuencia, las comunidades protoindustriales experimentaron tasas de crecimiento vegetativo más altas que las basadas en el cultivo de la tierra.

Un modelo trisectorial para las migraciones preindustriales

Podemos ahora reunir las partes constitutivas del modelo migratorio preindustrial. El crecimiento vegetativo de la población agraria determina el volumen de la migración potencial neta, que se enfrenta a las opciones de marchar a la ciudad, hallar un lugar en el sector agrícola o pasar a depender de la actividad industrial rural. Desde luego, esas opciones no estaban todas disponibles en todos los lugares y en todos los momentos, ni, por supuesto, implico en mi enumeración que esas opciones o presiones ejercidas sobre el emigrante potencial aparecieran como alternativas verdaderamente *atractivas*; por el contrario, el emigrante potencial puede haber visto el futuro con bastante pesimismo en cualquiera de los caminos que tomara: subsistir como campesino con un pequeño jirón de terreno, como un trabajador no cualificado en la ciudad o como trabajador en el irregular ritmo del sistema de la industria dispersa. Finalmente, no debemos olvidar que en ciertas regiones la gente consiguió evitar comprometerse en una de esas opciones, al menos por un tiempo, combinando las tres en su economía familiar. Heurligen, en la región de Baja Sajonia-Westfalia, puede servir como ejemplo de familias granjeras marginales, donde las mujeres y los niños trabajaban en producción textil mientras los hombres marchaban, después de sembrar los campos, a buscar trabajo estacional en las ciudades de Holanda, regresando para la cosecha.[44]

Cada una de las tres opciones tenía distintas implicaciones por lo que respecta a la movilidad geográfica y a la movilidad social. Sólo la opción urbana implicaba probablemente un movimiento a larga distancia y, desde luego, afectaba directamente la tasa de crecimiento urbano. Ningún enunciado sencillo bastaría para describir el impacto de esas opciones en la movilidad y en la estratificación sociales. Según las circunstancias, la marcha a la ciudad podía significar

una movilidad social descendente, de granjero a obrero asalariado, o ascendente, de granjero a agremiado o comerciante. La decisión de permanecer en el sector agrícola es también ambigua. Sólo en el caso de entrar en la protoindustria la dirección del cambio parece obvia.[45] Cualesquiera que sean las implicaciones de esos cambios en la posición dentro del esquema de clases sociales, su impacto en la estructura ocupacional es bastante claro: tanto la emigración geográfica a la ciudad como la movilidad social hacia la industria rural significan un desplazamiento fuera del sector productivo primario.

Cada una de las tres opciones tiene también implicaciones para el carácter demográfico futuro de la sociedad. Si tomamos como norma los comportamientos de las comunidades agrícolas en la fertilidad y en la mortalidad, entonces las poblaciones urbanas se distinguen por su alta mortalidad y las protoindustriales por su alta fertilidad, producto de la baja edad de matrimonio, de la mayor frecuencia del matrimonio, del aumento de la ilegitimidad y, tal vez, de la más elevada fertilidad conyugal. Se sigue que cada una de las tres categorías posee unas tasas intrínsecas diferenciadas de crecimiento vegetativo con $r > a > o > u$, donde r es la tasa rural-industrial, a es la agrícola y u la urbana.

En este modelo de los tres sectores de la sociedad preindustrial la variable crítica, la que moldea el comportamiento demográfico del conjunto de la sociedad, la estratificación social y la urbanización, son las migraciones. El acto de abandonar la agricultura por la protoindustria o ambas por la ciudad afecta el tamaño relativo de los tres sectores en los años futuros y, con ello, la tasa global de crecimiento de la población, que es la media ponderada de las tasas de crecimiento vegetativo de los tres sectores. Ésta, a su vez, afecta la importancia relativa de las clases sociales artesana y agricultora frente a las comunidades rural-industriales «proletarizadas». Y aquí cerramos el círculo de nuestros intereses originarios. La migración, clave de la economía y regulador del crecimiento urbano, queda ahora enmarcada en un modelo que nos permite examinar las múltiples consecuencias de la decisión de emigrar o de *no* emigrar.

Las ecuaciones que siguen describen el modelo de las migraciones a partir de los tres sectores y permiten ejercicios simples de simulación que resultan útiles para explicar las implicaciones de un comportamiento migratorio específico.

$$PA_t = [PA_{t-1}(1 - \beta)](1 + a)$$
$$PR_t = [(PR_{t-1} + \beta PA_{t-1})(1 - \alpha)](1 + r)$$
$$PU_t = (PU_{t-1} + \alpha PR_{t-1})(1 + u)$$
$$P_t = PA_{t-1} + PR_{t-1} + PU_{t-1} - \alpha(r - u)PR_{t-1} - \beta(a - r)PA_{t-1} - \alpha(\beta PA_{t-1})(1 + r)$$

Donde

P = población total;

PA, PR, PU = población de los sectores agrícola, rural-industrial y urbano respectivamente;

a, r, u = tasas de crecimiento vegetativo de los sectores agrícola, rural-industrial y urbano respectivamente;

α = migración del sector rural al urbano;

β = migración del sector agrícola al rural.

La migración del sector agrícola al urbano es una combinación de α y β. El modelo no prevé ningún flujo migratorio desde el sector urbano.

Las primeras tres ecuaciones dan cuenta, intervalo a intervalo, del crecimiento de los tres sectores. La población de cada sector aumenta o disminuye por su propia tasa de crecimiento y por las corrientes migratorias α y β. La cuarta ecuación calcula el cambio total de la población, que es simplemente una media ponderada de las tasas de crecimiento de los tres sectores, cambiando su peso de acuerdo con las tasas de crecimiento intrínsecas de cada sector y el volumen de los flujos migratorios que redistribuyen la población entre los sectores.

Con este modelo de cálculo podemos apreciar el impacto del comportamiento migratorio sobre la urbanización, la proletarización y el crecimiento demográfico total y evaluar su importancia en relación con otros factores. Para proseguir, deben seleccionarse valores simulados para la dimensión inicial de cada uno de los tres sectores y para la tasa de crecimiento vegetativo intrínseco de cada sector. A partir de ahí, pueden observarse los efectos de los alternativos supuestos migratorios (valores de α y β).

A continuación inserto una selección de los múltiples pesos relativos y tasas de crecimiento de los sectores que se introdujeron en el modelo.

Pesos iniciales		
Sector Agrícola	Rural-industrial	Urbano
90	0	10
75	10	15
50	25	25
33	33	33
Tasas de crecimiento vegetativo (por año)		
Sector Agrícola	Rural-industrial	Urbano
0,005	0,008	—0,005
0,005	0,010	—0,010
0,008	0,012	—0,005

Consideremos primero el caso en que no hay migración intersectorial neta, es decir, el caso donde el cambio dentro del sector y el crecimiento de la población total resultan enteramente de los pesos iniciales y tasas de crecimiento de cada sector. Después de cincuenta años la población total y el tamaño relativo de los tres sectores sería como aparece en el cuadro 10.5.

Esta simulación puede ser utilizada como punto de referencia, pero no como aproximación a la realidad histórica. Siempre hubo aparentemente alguna emigración hacia las ciudades, porque los drásticos retrocesos de la población urbana registrados en el cuadro 10.5 no se observan en ninguna parte. Nótese que las diferencias en los pesos iniciales, por sí solas, dan cuenta de variaciones en la tasa global de crecimiento demográfico del orden del 16-27 por 100 y que la tercera serie de tasas de crecimiento genera una tasa global de crecimiento aproximadamente doble que las dos primeras.

Supongamos ahora que los migrantes potenciales del sector agrícola son atraídos a las ciudades sólo para funciones de reemplazo. Sólo cuando las necesidades de reemplazo de las ciudades superan al excedente agrícola se produce emigración desde el sector rural-industrial al urbano. El cuadro 10.6 muestra los resultados. El flujo migratorio postulado es insuficiente para evitar la caída del porcentaje de la población residente en ciudades, pero redistribuye suficientes personas hacia áreas de elevada mortalidad como para debilitar el crecimiento de la población, a veces sustancialmente (un

CUADRO 10.5

Resultados de la simulación con el modelo trisectorial, en el supuesto de que no hayan migraciones entre los tres sectores

Pesos iniciales			Tasas de crecimiento vegetativo											
			A	R	U	A	R	U	A	R	U
			0,005	0,008	— 0,005	0,005	0,010	— 0,010	0,008	0,012	— 0,005
			Población	Porcentaje			Población	Porcentaje			Población	Porcentaje		
				A	R	U		A	R	U		A	R	U
A	R	U												
90	0	10	123,3	93,7	0	6,3	121,5	95,0	0	5,0	141,8	94,5	0	5,5
75	10	15	122,8	78,4	12,1	9,5	121,8	79,0	13,5	7,5	141,5	78,9	12,8	8,3
50	25	25	120,9	53,1	30,8	16,1	120,4	53,3	34,2	12,6	139,4	53,5	32,6	14,0
33	33	33	118,4	36,1	41,9	21,9	117,8	36,3	46,6	17,1	136,1	36,5	44,5	19,1

CUADRO 10.6

Resultados de la simulación con el modelo trisectorial, en el supuesto de que exista una emigración del sector agrícola al urbano suficiente para mantener la población urbana inicial

Pesos iniciales			Tasas de crecimiento vegetativo											
			A	R	U	A	R	U	A	R	U			
			0,005	0,008	— 0,005	0,005	0,010	— 0,010	0,008	0,012	— 0,005			
				Porcentaje			Porcentaje			Porcentaje				
			Población	A	R	U	Población	A	R	U	Población	A	R	U
A	R	U												
90	0	10	122,7	91,8	0	8,1	119,8	91,7	0	8,3	141,0	92,9	0	7,1
75	10	15	121,9	75,5	12,2	12,3	119,2	73,6	13,8	12,6	140,3	76,4	12,9	10,7
50	25	25	119,3	47,8	31,2	21,0	116,1	43,1	35,4	21,5	137,2	48,7	33,1	18,2
33	33	33	116,3	28,7	42,7	26,7	110,7	30,1	39,8	30,1	133,3	29,6	45,4	25,0

CUADRO 10.7

Resultados de la simulación con el modelo trisectorial, en el supuesto de que exista una emigración del sector agrícola al urbano suficiente para mantener el porcentaje inicial de población urbana

Pesos iniciales			Tasas de crecimiento vegetativo											
			A	R	U	A	R	U	A	R	U			
			0,005	0,008	— 0,005	0,005	0,010	— 0,010	0,008	0,012	— 0,005			
			Porcentaje			Porcentaje			Porcentaje					
			Población	A	R	U	Población	A	R	U	Población	A	R	U
A	R	U												
90	0	10	122,1	90,0	0	10,0	119,1	90,0	0	10,0	139,6	90,0	0	10,0
75	10	15	122,1	72,7	12,3	15,0	118,1	71,1	13,9	15,0	138,3	71,9	13,1	15,0
50	25	25	118,2	43,5	31,5	25,0	114,2	43,8	31,2	25,0	134,3	41,2	33,8	25,0
33	33	33	114,6	29,1	37,6	33,3	109,0	30,6	36,1	33,3	129,3	25,8	40,9	33,3

CUADRO 10.8

Resultados de la simulación con el modelo trisectorial, en el supuesto de que todo el excedente agrícola y rural-industrial emigre al sector urbano

Pesos iniciales			Tasas de crecimiento vegetativo											
			A	R	U	A	R	U	A	R	U			
			0,005	0,008	— 0,005	0,005	0,010	— 0,010	0,008	0,012	— 0,005			
			Porcentaje			Porcentaje			Porcentaje					
			Población	A	R	U	Población	A	R	U	Población	A	R	U
A	R	U												
90	0	10	117,7	76,4	0	23,6	113,8	79,1	0	20,9	128,3	70,1	0	29,9
75	10	15	116,6	64,3	8,6	27,1	113,0	66,4	8,8	24,8	127,5	58,8	7,8	33,3
50	25	25	114,5	43,7	21,8	34,5	110,0	45,5	22,7	31,8	125,4	39,9	19,9	40,2
33	33	33	111,8	29,7	29,7	40,5	106,5	31,2	31,2	37,6	122,0	28,1	28,1	43,8

66 por 100 en el peor de los casos) y bombea todo el excedente de población del sector agrícola en los casos que aparecen recuadrados.

Se requiere un flujo más amplio de emigrantes desde el sector agrícola para mantener la población urbana en su *porcentaje* inicial con respecto a la población total. Los resultados de esta suposición migratoria se muestran en el cuadro 10.7. Cuando lo comparamos con el caso precedente hallamos que el crecimiento total de la población se debilita todavía más y que existen cuatro casos, los recuadrados, en que es preciso más que todo el excedente del sector agrario para permitir que las ciudades crezcan de acuerdo con la tasa general de la población. Tanto en el cuadro 10.6 como en el 10.7 el único sector que crece es el rural-industrial: crece de 33 por 100 a 40 por 100 y de 25 por 100 a 33,8 por 100 de la población total en el mejor de los casos y siempre su aumento es debido enteramente a su crecimiento vegetativo. El único flujo migratorio posible es hacia el sector urbano.

Si las oportunidades ofrecidas por las ciudades fuesen lo bastante atractivas como para llamar a todos los migrantes potenciales tanto del sector agrícola como del rural-industrial, ¿con qué rapidez crecería el sector urbano? El cuadro 10.8 responde a esta pregunta dentro de los supuestos especificados. Cuando todo el excedente no urbano emigra a las ciudades, los sectores agrícola y rural-industrial decaen naturalmente en dimensión relativa y aumenta el sector urbano. Lo que es más digno de notarse para nuestro propósito es que el crecimiento urbano resultante es espectacular cuando el sector agrícola es amplio y el urbano inicialmente pequeño, pero que va siendo relativamente menor a medida que el sector urbano aumenta su peso relativo. Las causas de esto son totalmente obvias, pero es interesante advertir que bajo la segunda serie de tasas de crecimiento por sectores las posibilidades de un crecimiento urbano ulterior casi se agotan al alcanzar el 37,6 por 100. La simulación muestra que la introducción en las ciudades de todo el excedente no urbano durante medio siglo es capaz de incrementar el porcentaje urbano desde 33,3 por 100 hasta sólo el 37,6 por 100 y que mientras que en la primera década el sector urbano ha crecido un 5 por 100, en la quinta década su crecimiento ha caído hasta el 2,8 por 100. Si la mortalidad urbana fuese menos aguda, como en la primera serie de tasas de crecimiento por sectores, o si el crecimiento no urbano fuese más rápido, como en la tercera serie, el techo urbano sería más elevado, pero en los tres

casos el ejercicio de simulación muestra que la población urbana se aproxima asintóticamente a un nivel máximo situado entre el 40 por 100 y el 50 por 100 de la población.

En relación con el agotamiento del potencial para una urbanización ulterior está el efecto depresivo que ejerce este modelo migratorio sobre la tasa general de crecimiento demográfico. El efecto de las migraciones es que por sí solas reducen el crecimiento de la población después de medio siglo en una proporción del 40-60 por 100 con respecto a lo que se hubiera producido en caso de no haber migración (cuadro 10.5). Este es el precio demográfico pagado para mantener una amplia población urbana en las condiciones preindustriales.

Consideremos ahora el caso en que la emigración ya no fluye exclusivamente del campo a la ciudad, sino que parte del excedente de la población agrícola «emigra» —es decir, experimenta una movilidad social o, tal vez, una expropiación— hacia el sector rural-industrial. El cuadro 10.9 muestra el caso extremo en que la población agrícola se mantiene en su nivel inicial en cifras absolutas y todo el excedente pasa al sector rural-industrial. Este comportamiento migratorio genera el más rápido de los crecimientos de la población total considerados, puesto que amplía a través de la migración el sector con la tasa intrínseca de crecimiento vegetativo más elevada. El sector rural-industrial es capaz de producir un crecimiento rápido: de 0 al 23 por 100 de la población total, o del 33 por 100 a más del 50 por 100 en cincuenta años. Como el sector rural-industrial se amplía, una proporción cada vez menor de su crecimiento se debe a la inmigración (menos de la mitad en los cincuenta años, donde la tasa de crecimiento específica del sector sea 0,012 y su tamaño inicial equivalga al 33 por 100 de los efectivos totales), pero debido a esa elevada tasa de crecimiento, el aumento del sector no está limitado por un techo como era el caso cuando las migraciones se dirigían exclusivamente a las ciudades.

Los modelos estadísticos generados por estos ejercicios de simulación pueden ser resumidos como sigue:

1. Los resultados responden a los valores iniciales otorgados a los tamaños y a las tasas de crecimiento de los sectores. Cuanto más amplios sean los sectores rural-industrial y urbano en relación con el agrícola y cuanto más divergentes sean las tasas intrínsecas de creci-

CUADRO 10.9

Resultados de la simulación con el modelo trisectorial, en el supuesto de que todo el excedente agrícola emigre al sector rural-industrial

Pesos iniciales			Tasas de crecimiento vegetativo											
			A	R	U	A	R	U	A	R	U			
			0,005	0,008	— 0,005	0,005	0,010	— 0,010	0,008	0,012	— 0,005			
			Población	Porcentaje			Población	Porcentaje			Población	Porcentaje		
				A	R	U		A	R	U		A	R	U
A	R	U												
90	0	10	125,3	71,7	22,1	6,2	125,1	71,9	23,3	4,8	145,1	71,9	22,7	5,4
75	10	15	124,5	60,2	30,5	9,4	124,7	60,1	32,7	7,3	145,6	51,3	40,7	8,0
50	25	25	122,0	40,9	43,1	16,0	122,4	40,8	46,8	12,4	142,0	35,1	51,2	13,7
33	33	33	119,1	28,0	50,3	21,8	119,1	28,0	55,1	16,9	137,9	24,1	57,1	18,8

miento vegetativo, tanto más poderoso es el impacto de las migraciones sobre las tasas del crecimiento global de la población y sobre los cambios en la dimensión relativa de los tres sectores.
2. A pesar de eso, una variación del comportamiento migratorio por sí misma casi siempre es capaz de alterar los valores de la población total y la distribuida por sectores tanto como pueda hacerlo una variación de las dimensiones iniciales o de las series de tasas de crecimiento vegetativo.

Urbanización, proletarización y protoindustrialización

Urbanización

En este modelo la tasa de urbanización es determinada principalmente por: 1. la tasa de crecimiento vegetativo urbano; 2. la dimensión y la tasa de crecimiento vegetativo del sector agrario, y 3. las opciones migratorias que representan los valores de α y β. Bajo condiciones preindustriales, se supone que la tasa urbana de crecimiento vegetativo es negativa y, si esto es así, el segundo elemento adquiere particular importancia. Cuando el sector agrario es amplio y su tasa de crecimiento elevada, hay un gran potencial de crecimiento urbano rápido: recordemos la aseveración de Keyfitz y Philipov de que «el desbordamiento del sector campesino es decisivo para el crecimiento de las ciudades».[46] A pesar de ello, hemos afirmado que el crecimiento urbano de Europa fue raramente conducido por esta fuerza exógena.

No debe olvidarse que el tamaño del sector rural puede afectar al crecimiento de las ciudades sólo a través de la migración, y aquí el panorama histórico de la Europa preindustrial es decisivo. Las tres opciones «migratorias» descritas tuvieron el efecto de permitir que ocurriera una urbanización sustancial sólo en el caso especial de que el excedente de población campesina no tomara la vía rural-industrial. Incluso en ese caso, el flujo de migrantes pudo no haber bastado para mejorar la posición relativa del sector urbano si ese sector era amplio y estaba sujeto a una tasa de crecimiento vegetativo profundamente negativa. En síntesis, debían vencerse bastantes obstáculos para conseguir un aumento neto de la proporción urbana dentro de la población total. Requería un tipo específico de compor-

Cuadro 10.10

Resultados de la simulación con el modelo trisectorial: el efecto de cambiar la tasa de crecimiento vegetativo urbano de — 0,005 a 0 y a + 0,005, en el supuesto de que todo el excedente agrícola y rural-industrial emigre al sector urbano

Pesos iniciales			Tasas de crecimiento vegetativo											
			A	R	U	A	R	U	A	R	U			
			0,005	0,008	— 0,005	0,005	0,008	0	0,005	0,008	+ 0,005			
			Población	Porcentaje A	Porcentaje R	Porcentaje U	Población	Porcentaje A	Porcentaje R	Porcentaje U	Población	Porcentaje A	Porcentaje R	Porcentaje U
			(del cuadro 10.8)											
A	R	U												
90	0	10	117,7	76,4	0	23,6	120,0	75,0	0	25,0	124,2	72,5	0	27,5
75	10	15	116,6	64,3	8,6	27,1	121,7	61,6	8,2	30,2	126,7	59,2	7,9	32,9
50	25	25	114,5	43,7	21,8	34,5	123,8	40,4	20,2	39,4	130,6	38,3	19,4	45,5
33	33	33	111,8	29,7	29,7	40,5	121,6	27,4	27,4	45,2	137,8	24,2	24,2	51,6

Comparación del caso 3 (TCV urbano = + 0,005) con el caso 1 (TCV urbano = — 0,005)

A	R	U	El crecimiento de la población total después de 50 años es superior en el caso 3 en un	El crecimiento de la población urbana después de 50 años es superior en el caso 3 en un
90	0	10	5,5 por 100	23,0 por 100
75	10	15	7,9 por 100	32,0 por 100
50	25	25	14,1 por 100	37,5 por 100
33	33	33	23,3 por 100	42,7 por 100

tamiento migratorio, uno que tuviese como efectos paralelos la limitación del crecimiento global de la población y la limitación de los cambios en la dimensión relativa de los tres sectores.

A la vista de estos comentarios es instructivo examinar el efecto que se produce en el modelo de los tres sectores cuando la tasa intrínseca de crecimiento vegetativo del sector urbano cesa de ser negativa, como de hecho ocurrió en la primera mitad del siglo XIX. El cuadro 10.10 presenta los resultados obtenidos en el caso en que toda la migración es hacia el sector urbano (cuadro 10.8), con la modificación de que aquella tasa antes negativa pasa a ser de 0 y de +0,5 por 100 anual.

Obviamente, el efecto de un cambio en la tasa de crecimiento del sector urbano es más amplio cuanto más grande sea su dimensión inicial. Así, cuando la tasa de crecimiento vegetativo urbano pasa de — 0,005 a + 0,005 en una sociedad que es inicialmente urbana en un 10 por 100, la diferencia después de cincuenta años es que el porcentaje de población urbana varía desde el 23,6 por 100 al 27,5 por 100, pero cuando la sociedad es inicialmente urbana en un 33 por 100, el resultado pasa a variar de un 40,5 por 100 a un 51,6 por 100. En resumen, tiene el efecto de elevar el techo que había impedido al sector urbano crecer mucho más allá del 40 por 100 de la población global (véase la figura 10.2). En vez de elevarse según tasas que se van reduciendo hasta llegar a un límite superior, la proporción urbana

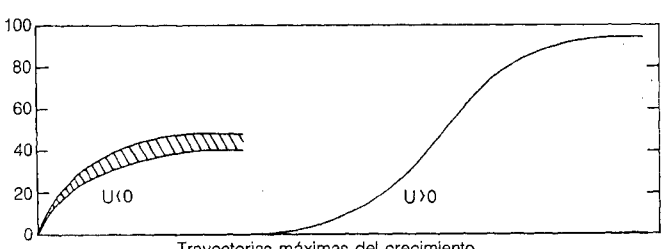


FIGURA 10.2

Trayectorias de crecimiento de la urbanización cuando la tasa de crecimiento vegetativo urbano se sitúa por debajo y por encima de 0

puede elevarse según el perfil de una curva logística para llegar a comprender, teóricamente, casi toda la sociedad.

La otra implicación importante de este ejercicio es que el rápido crecimiento urbano del siglo XIX no tiene por qué haber estado acompañado por un cambio mayor en las corrientes migratorias; es decir, el ritmo acelerado del crecimiento urbano en el siglo XIX no señalaba tanto un aumento de la migración campo-ciudad como un cambio en la demografía interna de la ciudad europea. Los cálculos de flujos migratorios del cuadro 10.1 ilustran este punto. La participación en el excedente de población rural aparentemente demandada por las expansivas ciudades de la primera mitad del siglo XIX no era sino un poco más elevada que en el siglo anterior. Sólo después de 1850 el poder de atracción de las ciudades llegó a ser suficiente como para empezar a poner punto final al crecimiento de la población rural.

Si los resultados de estos ejercicios de simulación pueden ser confirmados por investigaciones empíricas, requerirán una modificación de la interpretación tradicional de que la urbanización decimonónica estuvo alimentada principalmente por un crecimiento sin precedentes de las migraciones, constitutivo de una «revolución de la movilidad». Andrei Rogers ofrece una representativa y sucinta presentación de esa visión cuando habla de una «revolución vital», definida como la transición de la sociedad desde tasas de natalidad y mortalidad altas a otras bajas, y de una «revolución de la movilidad», como transición desde unas tasas de migración bajas a otras altas. Así, la urbanización

> resulta de una interacción espacial particular entre la revolución vital y la de la movilidad. Se caracteriza por diferencias en los niveles de fertilidad y mortalidad distintivos del campo y de la ciudad y por los perfiles de su declive, así como por una transferencia neta masiva y ampliamente voluntaria de población desde las áreas rurales a las urbanas a través de las migraciones interiores.[47]

El análisis que presentamos disminuiría la importancia del cambio en la *tasa* migratoria, puesto que era *inicialmente* más alta de lo que puede admitir el concepto de la revolución de la movilidad, y subraya, en cambio, la modificación de las diferencias entre el campo y la ciudad por lo que respecta a la fertilidad y a la mortalidad.

CUADRO 10.11

Crecimiento vegetativo e inmigración neta en el aumento de la población de Amsterdam, 1700-1900

Totales de población (en millares)	Población	Crecimiento vegetativo	Inmigración neta	Saldo demográfico
1700	*c.* 220			
1795	221	— 100 **	+ 101	+ 1
1815	180	— 33	— 8	— 41
1860	238	+ 8	+ 50	+ 58
1880	313	+ 43	+ 31	+ 75
1900	511	+ 92	+ 64	+ 156 *

Cambio medio anual de la población	Crecimiento vegetativo	Inmigración neta	Saldo demográfico
1700-1795	— 1.053	+ 1.063	+ 10
1796-1815	— 1.650	— 400	— 2.050
1816-1860	+ 170	+ 1.119	+ 1.289
1861-1880	+ 2.130	+ 1.570	+ 3.750
1881-1900	+ 4.618	+ 3.183	+ 7.801 *

Cambio medio anual por 1.000 personas	Crecimiento vegetativo	Inmigración neta	Población total
1700-1795	— 4,8	+ 4,8	+ 0,005
1796-1815	— 8,3	— 2,0	— 10,3
1816-1860	+ 0,8	+ 5,4	+ 6,2
1861-1880	+ 7,7	+ 5,7	+ 13,4
1881-1900	+ 11,2	+ 7,7	+ 18,9

* El incremento de 198.000 personas incluye 42.000 obtenidas por las anexiones territoriales. Esta ganancia ha sido restada del saldo demográfico y de los cálculos subsiguientes. ** El exceso de sepelios con respecto a bautizos en este período se eleva a 154.000. La población judía está incluida en los sepelios pero no en los bautizos. Sobre la base del número de nacimientos judíos en el período 1765-1795, pueden haberse producido 30.000 nacimientos en todo el período estudiado. Para tener esta y otras posibles causas de subregistro en cuenta, he reducido el exceso de muertes en 54.000.

FUENTES: Bureau van statistiek (1923), 136-137, 179; Diederiks (1982), 26; Van Tijn (1965), 110, 278; Postmus (1928), 79-82.

CUADRO 10.12

Crecimiento vegetativo e inmigración neta en el aumento de la población de Berlín, 1711-1900

Totales de población (en millares)

	Población	Crecimiento vegetativo	Inmigración neta	Saldo demográfico
1700	57			
1815	190	— 32	+ 165	+ 133
1837	283	+ 25	+ 68	+ 93
1856/1858	434/459	+ 58	+ 118	+ 176
1880	1.124 *	+ 176	+ 478	+ 654 *
1900	1.888	+ 305	+ 459	+ 764

Cambio medio anual de la población

	Crecimiento vegetativo	Inmigración neta	Saldo demográfico
1711-1815	— 301	+ 1.568	+ 1.267
1816-1837	+ 1.118	+ 3.109	+ 4.227
1838-1858	+ 2.776	+ 5.605	+ 8.381
1856-1880	+ 7.340	+ 19.917	+ 27.273 *
1881-1900	+ 15.255	+ 22.970	+ 38.225

Cambio medio anual por 1.000 personas

	Crecimiento vegetativo	Inmigración neta	Población total
1711-1817	— 2,4	+ 12,7	+ 10,3
1816-1837	+ 4,7	+ 13,1	+ 17,8
1838-1858	+ 7,5	+ 15,1	+ 22,6
1856-1880	+ 9,4	+ 25,6	+ 35,0 *
1881-1900	+ 9,8	+ 14,7	+ 24,5

* El incremento de 690.000 personas incluye 36.000 obtenidas por las anexiones territoriales. Esta ganancia ha sido restada del saldo demográfico y de los cálculos subsiguientes.

FUENTES: Schwippe (1983), 263; Weber (1899), 234.

CUADRO 10.13

Crecimiento vegetativo e inmigración neta en el aumento de la población de Estocolmo, 1721-1910

Totales de población (en millares)

	Población	Crecimiento vegetativo	Inmigración neta	Saldo demográfico
1721	45			
1780	76	— 41	+ 72	+ 31
1810	65	— 30	+ 19	— 11
1860	110	— 38	+ 82	+ 44
1880	168	+ 5	+ 53	+ 58
1910	344	+ 68	+ 108	+ 176

Cambio medio anual de la población

	Crecimiento vegetativo	Inmigración neta	Saldo demográfico
1721-1780	— 677	+ 1.192	+ 515
1781-1810	— 980	+ 637	— 343
1811-1860	— 760	+ 1.748	+ 988
1861-1880	+ 262	+ 2.637	+ 2.899
1881-1910	+ 2.351	+ 3.614	+ 5.965

Cambio medio anual por 1.000 personas

	Crecimiento vegetativo	Inmigración neta	Población total
1721-1780	— 11,3	+ 20,0	+ 8,7
1781-1810	— 14,0	+ 9,1	— 4,9
1811-1860	— 8,7	+ 20,1	+ 11,4
1861-1880	+ 3,8	+ 19,0	+ 22,8
1881-1910	+ 9,2	+ 14,0	+ 23,2

FUENTE: *Statistik Arsbok för Stockholm Stad, 1964-1965* (1965), 56.

Los cuadros 10.11, 10.12 y 10.13 muestran cálculos que precisan el curso del crecimiento vegetativo y del saldo migratorio como contribuyentes a los cambios de población experimentados por tres grandes ciudades a lo largo de los siglos XVIII y XIX. Amsterdam, Esto-

colmo y Berlín diferían mucho en sus derroteros demográficos. La población de Amsterdam hacía tiempo que estaba estancada y en 1900 constituía un porcentaje menor de la población nacional holandesa que en 1700. Estocolmo creció rápidamente, en especial en la segunda mitad del siglo XIX. Berlín se sitúa entre las grandes ciudades de crecimiento más rápido en ambos siglos. Sin embargo, en las tres la inmigración neta, cuando se expresa por 1.000 en relación con la población de la ciudad, permanece notoriamente constante a través de esta era de la «transición de la movilidad». El principal factor que afecta la tasa y la rapidez del aumento de las tres urbes es el crecimiento vegetativo.

Estos cálculos groseros están lejos de ser la palabra definitiva sobre este tema. Por el contrario, no son más que una primera exploración de los datos disponibles. No obstante, sugieren que el presunto aumento de la movilidad en el siglo XIX precisa de una revisión escéptica. Puede ser perfectamente que la movilidad global se elevara en ese período (en 1880-1900 la inmigración *global* en Berlín y Amsterdam fue de seis a ocho veces superior a la inmigración *neta*), pero no está nada claro que el crecimiento urbano dependiera entonces de la inmigración *más que en tiempos anteriores*.

La proclamación de Wilbur Zelinsky de que «el curso de la transición a la movilidad es estrechamente paralelo al de la transición demográfica» está en profundo desacuerdo con los datos y modelos que hemos presentado.[48] La transición demográfica urbana, que difería en ritmo e intensidad de la transición demográfica rural, dominó el proceso de urbanización en sus primeras etapas. La revolución de la movilidad estuvo caracterizada, desde una perspectiva rural, al menos tanto por un cambio en el destino de los emigrantes como por un incremento en la tasa de emigración. Desde el ángulo urbano, puede haberse manifestado en una circulación de migrantes aumentada (esto es, migración global o bruta), pero no necesariamente en un aumento de la tasa migratoria neta.

Proletarización

El principal tipo alternativo de comportamiento migratorio cuyas propiedades están siendo exploradas aquí es aquel que conduce la mayor parte de la población agrícola excedente al sector rural-

industrial y no a las ciudades (cuadro 10.8 *versus* cuadro 10.9). La diferencia entre los dos modos de migración es llamativa. Mientras que la migración agrícola-urbana ($\beta + \alpha$) tiende a ser autolimitativa y preserva las estructuras existentes, el paso a la industria rural (β) es potencialmente explosivo, al elevar los techos tanto de la tasa de crecimiento global de la población como de la tasa a la que las participaciones sectoriales, es decir la estructura económica, pueden desplazarse. Este carácter demográfico dinámico puede ser ampliamente atribuido a que el enrolamiento de gente rural expropiada o errante por otras razones en las filas del proletariado rural desempeñó un papel principal en su rápido crecimiento sólo en las etapas iniciales, cuando el sector rural-industrial era muy pequeño. Una vez que la inmigración infla la dimensión del sector, el crecimiento vegetativo pasa rápidamente a representar el papel principal en el aumento ulterior.[49]

Las implicaciones de este régimen demográfico proletario no han sido desconocidas por los intérpretes de la historia social europea. Los artículos de Charles Tilly, «Demographic origins of the European proletariat», y David Levine, «The English proletariat makes itself», desarrollan ideas que están íntimamente relacionadas con los descubrimientos que emergen del modelo trisectorial que acabamos de desarrollar.[50] En conjunto, sostienen que la proletarización fue primariamente un fenómeno rural más que urbano, que el período decisivo de la proletarización fue antes de mediados del siglo XIX y no después y que el grueso del proletariado puede ser «explicado» por el crecimiento vegetativo de los proletarios más que por la movilidad social descendente o por la «expropiación». Desde esta perspectiva, el crecimiento decimonónico de un proletariado urbano debiera ser visto como la transferencia a las ciudades de un proletariado rural ya existente más que como una nueva creación.

El presente modelo pone un énfasis especial en la cambiante fuerza relativa de los «destinos» urbano y protoindustrial por su capacidad de determinar la cronología, la localización y la amplitud del surgimiento del proletariado. Estamos exagerando, desde luego, al suponer que la emigración hacia las ciudades no incrementó el número de dependientes de un salario, pero la estructura económica de las ciudades, salvo la de las más grandes, inhibió el crecimiento rápido de un verdadero proletariado, mientras que sus condiciones demográficas frenaban tal crecimiento por otras razones. También debe

subrayarse que la difusión de la protoindustria no convirtió a los campesinos en proletarios en un solo acto de decisión, sino que fue imprimiendo su huella en la estratificación social gradualmente, a veces en el lapso de varias generaciones. Si tenemos en cuenta estas precisiones, resulta sensato contemplar la urbanización y la proletarización como *alternativas* más que como fenómenos asociados.

Protoindustrialización

He afirmado que el curso de la urbanización preindustrial europea dependió del carácter de las migraciones. Con el auxilio del modelo trisectorial podemos añadir ahora que el desarrollo de un proletariado también dependió del comportamiento migratorio, que podemos analizar sobre la base de α y β, que significan migración hacia los sectores urbano y rural-industrial, respectivamente.

De los resultados de los ejercicios de estimación de las migraciones sintetizados en los cuadros 10.1 y 10.3 (línea 15) emerge que α, dirigiendo migrantes hacia las ciudades, llegó a ser muy amplia en el curso del siglo XVI, con un máximo a principios del XVII, cuando las ciudades atraían casi todo el excedente de población rural. Después, el poder atractivo de las ciudades se deterioró, especialmente en la Europa septentrional. Regionalmente, la continuación del rápido crecimiento de una selección de grandes ciudades (Londres, Madrid) y el mantenimiento de niveles de urbanización extraordinariamente elevados (República de Holanda, Véneto) retuvo α en alto, pero en los demás lugares α baja, a veces hasta el punto de comportar desurbanización (Brabante y Flandes, Alemania meridional, gran parte de España). En el curso de los siglos XVII y XVIII, β cobra más importancia que α.

El efecto neto del desplazamiento de los modelos migratorios, descrito aquí en términos muy generalizados, fue, nada menos, la reestructuración de la economía europea. La figura 10.3, que representa un esfuerzo por destacar un aspecto de ese proceso de reestructuración, ofrece los cambios probables de la dimensión relativa de los tres sectores que han sido la base del análisis precedente. La población urbana, dividida entre ciudades grandes (40.000 y más habitantes) y pequeñas (5.000-39.000), sigue el curso descrito en los capítulos 4 y 7. Su crecimiento estuvo casi enteramente localizado

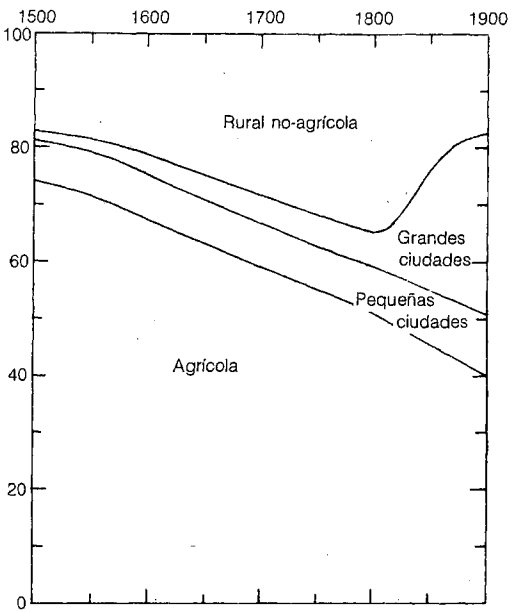


FIGURA 10.3

Porcentajes de la población europea en cuatro categorías, 1500-1900

en un puñado de ciudades portuarias y capitales en rápida expansión, mientras que la inmensa mayoría de las ciudades europeas, tomadas en conjunto, apenas mantuvo un ritmo paralelo al del crecimiento global de la población.

La figura 10.3 también divide la población no urbana en dos segmentos: los sectores ya conocidos agrícola y rural-industrial. Por supuesto, se sabe mucho menos sobre el tamaño relativo de esos dos grupos que sobre la división rural/urbana. Al dividir la población no urbana europea en esas dos categorías, supongo que la población rural no empleada primordialmente en la agricultura se situaba alrededor de un 20 por 100 a principios del siglo XVI y que

aumentó hasta el 40 por 100 en 1800, para caer hasta un 30 por 100 a finales del XIX. Esta panorámica es coherente con un incremento continuado de la dimensión absoluta de la fuerza de trabajo agrícola (46 millones en 1500, 53 millones en 1600, 63 millones en 1800 y 92 millones en 1890, en números redondos). La suposición de que su peso relativo disminuye desde un 74 por 100 en 1500 a un 51 por 100 en 1800 puede no ser excesiva.

Al interpretar esa figura es necesario recordar que representa una composición de modelos regionales muy variados. Unas pocas áreas se urbanizaron intensamente, otras fueron abrumadas por una hormigueante población protoindustrial y otras se especializaron en la agricultura comercial al servicio de los nuevos mercados de las ciudades y de las zonas de industria rural. Este aumento de la diferenciación y especialización regionales está relacionado directamente con el carácter cambiante de la vida urbana en los siglos XVII y XVIII. Las localidades rurales atrajeron fuerza de trabajo y capital fuera de las ciudades, pero los inversores y coordinadores de esas nuevas formas de actividad fueron, en general, gentes de la ciudad. Por una ironía histórica, para que se produjera la protoindustrialización y la desurbanización habían de existir redes de comunicación y transporte bien establecidas que ligasen las ciudades entre ellas y con sus áreas de influencia respectivas.

LAS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS DEL SISTEMA URBANO PROTOINDUSTRIAL

Una vez estuvo consolidada una red urbana apropiada, las constricciones que habían confinado gran parte de la producción industrial a los asentamientos urbanos se debilitaron y pudieron ser explotadas las ventajas de la producción rural. Esas ventajas eran considerables. En primer lugar, podían obtenerse costos de producción inferiores a partir de una mayor cercanía a las fuentes de materias primas, de la explotación de un trabajo de bajo coste y de la evitación de los impuestos urbanos y de los gremios. Al mismo tiempo, pudieron ser aminoradas, si no disueltas, las constricciones que sobre la expansión de las actividades no agrícolas ejercían las respuestas de la oferta inelástica de la agricultura a la creciente demanda de productos alimentarios, a través de la disponibilidad de mano de obra rural-indus-

trial capaz de trabajar en la agricultura durante las estaciones de mayor demanda laboral en el campo. Finalmente, la industria rural ahorraba la inversión de capital fijo, especialmente en estructuras urbanas.

La posición de los tres sectores, con el urbano dividido en dos secciones, en la figura 10.3 facilita ver cómo procedió la urbanización e industrialización del siglo XIX. Después del hiato de la primera etapa industrial que estimuló el crecimiento de ciudades pequeñas (véanse pp. 134-141), el renovado y ahora mucho más rápido crecimiento de las grandes ciudades no se hizo a expensas de la población agrícola sino de los asalariados *ya existentes* en el campo. Desde esta perspectiva, la era de crecimiento urbano selectivo y de desurbanización regional generalizada de los siglos XVII y XVIII aparece como el nexo crucial entre un mundo agrario-artesano y la sociedad industrial contemporánea. El siglo XIX aportó un aumento acusado del ritmo tradicional de la urbanización, pero no marcó una ruptura en el proceso a largo plazo de la «desagriculturización», que había ido avanzando a grandes pasos por largo tiempo, facilitado por la construcción de un sistema urbano que hizo posible reestructurar la economía sin incurrir en los costos de la urbanización masiva. ¿Debería ser contemplada la urbanización decimonónica más como un cambio de estrategia que de sustancia?

Esta reestructuración urbana en el contexto de la expansión protoindustrial tuvo consecuencias únicas, dignas de ser discutidas más ampliamente, en dos elementos cruciales de la economía urbana: la inversión de capital y el abastecimiento alimentario.

Usualmente, las discusiones sobre el stock y la inversión de capital subrayan partidas como la maquinaria y el material inventariable y se dedica poca atención a los requerimientos de capital del crecimiento urbano en forma de construcción de viviendas y expansión de la infraestructura urbana. Ningún visitante contemporáneo de una ciudad preindustrial bien conservada puede dejar de quedar impresionado por los enormes despliegues de trabajo y capital materializados en sus estructuras y edificios, pero aparte de algunos cálculos especulativos del costo de construcción de catedrales medievales, los historiadores económicos han consagrado poca atención a la financiación y organización de la construcción urbana,[51] lo cual es lamentable, pues una de las principales características de la urbanización es su coste.

La importancia potencial del tema se hace obvia cuando se consideran los requerimientos financieros de la urbanización decimonónica. La construcción urbana, en sentido amplio, motivó una grandísima porción de los empréstitos internacionales que asumieron en aquel tiempo dimensiones tan notables. En efecto, W. Arthur Lewis proclama que las naciones importadoras de capital pueden ser distinguidas de la manera más segura de las exportadoras de capital sobre la base de sus tasas de crecimiento urbano y observa que los países otorgantes de empréstitos registraron tasas de crecimiento urbano, que define como el cambio anual de la población urbana dividido por la población *urbana* total, por debajo de un 3 por 100 anual, mientras que el intenso crecimiento urbano de los receptores de los créditos excedía ese nivel y, según Lewis, excedía el límite superior de la construcción urbana autofinanciable.[52]

La tasa máxima de crecimiento urbano congruente con las posibilidades financieras de la economía preindustrial es desconocida. Tan sólo podemos aventurar que era probablemente más baja que en el siglo XIX. No por ello deja de ser interesante observar que las tasas anuales de crecimiento urbano de la Edad Moderna fueron casi siempre invariablemente muy inferiores al 3 por 100: en el conjunto de la Europa septentrional alcanzaron un 0,6 en la primera mitad del siglo XVI y no más de eso en la segunda mitad del XVIII.[53] Para regiones menores, la tasa de crecimiento a financiar podía exceder ampliamente ese valor —en Holanda alcanzó un 1,2 por 100 en 1550-1600—, pero en el siglo siguiente a 1650 las tasas fueron muy inferiores, lo que sugiere que la demanda de inversiones para la construcción urbana era moderada. En esa etapa, la población no agrícola estaba creciendo a grandes pasos, pero sin exigir grandes inversiones de capital.

La consideración del abastecimiento alimentario nunca dejó de estar presente en la mente de los europeos de la Edad Moderna, y asegurar la satisfacción de las poblaciones urbanas fue un objetivo constante de la política interior de los gobiernos.[54] Las ciudades trataron de asegurar su abastecimiento combinando coacciones (comercialización forzada, imposición de contribuciones) y estímulos (inversión en transportes, instituciones comerciales eficientes),[55] pero, ¿no era limitado el crecimiento potencial de las poblaciones no agrícolas por unas condiciones técnicas de la agricultura que ningún conjunto de reglas sobre el abastecimiento podían vencer?

No nos corresponde determinar con exactitud dónde se situaban esos límites y es probablemente menos importante que el volumen de las variaciones anuales en torno a la media, pero vale la pena tener una idea aproximativa de la capacidad de la agricultura para sostener a la población no productora de alimentos. Este problema puede ser explorado de entrada con el auxilio de un parámetro económico central en una economía preindustrial, el índice de producción. Esta relación del número de granos cosechados por cada semilla sembrada, cuando se sitúa en el contexto de un sencillo modelo de producción agraria, genera algunos resultados interesantes sobre los límites de la urbanización preindustrial.

Consideremos una sociedad rural consistente en unidades familiares de cinco miembros, que cultivan por término medio 8 hectáreas de tierra arable en sistema de rotación trianual, siembran 200 litros de semillas por hectárea y requieren 250 litros de grano de trigo por persona y año, lo cual viene a representar medio kilo de pan diario. Cada familia produciría menos de lo que necesita para su propia subsistencia si el índice de producción fuese 3 : 1; podría alimentar 1,4 no-agricultores con un índice de producción de 4 : 1, y 3,5 personas más con un índice de 5 : 1. En otras palabras, la población no agrícola sustentable podría ascender desde 0 en el índice 3 : 1 hasta el 22 por 100 de la población en el índice 4 : 1 y al 41 por 100 en el índice 5 : 1.[56]

Estos cálculos de la población no agrícola sustentable exageran las posibilidades reales. Obviamente, para sostener una economía que no fuera rudimentaria es necesario producir muchos alimentos aparte del grano y, lo que es más importante, el propio proceso de urbanización requiere una progresiva diversión de recursos fuera del ámbito de la producción alimentaria. Por ejemplo, si la porción de la producción de grano no consumida en la explotación agrícola sino en la ciudad asciende del 15 por 100 al 30 por 100, los recursos consagrados a transportar ese grano deben doblarse. La tierra dedicada a la producción de heno y avena para las caballerías usadas en el transporte de los cereales no puede ser usada para la producción de alimentos humanos. Además, se precisan muchos otros productos no comestibles para permitir a la población urbana desarrollar sus actividades no agrícolas. Todos esos factores requieren que rebajemos nuestros cálculos anteriores sobre los índices de producción.

Aquí no podemos examinar en profundidad el tema de los índi-

ces de producción agrícola en la historia, pero es interesante observar que en los siglos XVII y XVIII eran comunes unos índices alrededor del 4 : 1 en la Europa central y oriental, mientras que en la parte más occidental del continente parecen haber abundado índices ligeramente superiores a ése. De hecho, en Bélgica-Holanda y en la Inglaterra meridional los índices excedían considerablemente el nivel de 5 : 1.[57]

Mientras los índices de producción se mantuviesen entre 4 : 1 y 5 : 1, los límites al crecimiento urbano deben de haber sido, desde luego, algo muy real. La creencia de que la urbanización chocaba con límites estrictos viene reforzada por estudios recientes de la producción agrícola preindustrial basados en los registros de diezmos. Estas investigaciones hallan frecuentemente que la producción de grano, el principal producto sujeto a esa exacción, no aumentó de manera sostenida durante etapas prolongadas.[58] Le Roy Ladurie basa su concepto de una *histoire immobile* en la proposición de que en Francia

> en los siglos XVI y XVII la producción de cereales no excedió nunca mucho de un techo que permaneció estable a lo largo de varias centurias. En la *Histoire économique et sociale de la France*, aventuré ciertas cifras para evaluar este «techo»: 50 millones de quintales de granos en el área ocupada por la Francia actual a principios del siglo XIV y 60 millones de quintales durante el largo siglo XVII (un período que acaba en el decenio de 1720).[59]

Dentro del mismo espíritu, los historiadores polacos Topolski y Wyczanski calculan que la producción de grano en Polonia era en verdad ligeramente inferior en 1789 que en el decenio de 1570.[60]

La producción agrícola no estaba en todas partes tan constreñida como indican esas estimaciones. La producción de grano inglesa creció mucho, con toda seguridad.[61] Además, la «inmovilidad» evocada por Le Roy Ladurie es en sí misma un concepto desorientador, puesto que los niveles invariables de la producción de grano frecuentemente iban de la mano con una desviación de recursos productivos hacia la creciente producción de ganado y derivados, de vino, de materias primas industriales, maíz, arroz y patatas.

El logro del sector agrícola antes del siglo XIX no debe ser buscado en un enorme incremento de la producción de cereales en respuesta al expansivo mercado urbano; después de todo, la población

urbana de todas las ciudades de más de 5.000 habitantes en la Europa septentrional aumentó sólo desde el 8 por 100 del total en 1500 al 11 por 100 en 1800. Además, cuando una «oportunidad de mercado» de ese tipo se presentó en el área mediterránea en el curso de la expansión del siglo XVI, la respuesta de la oferta agrícola fue decepcionante, por no decirlo con palabras más duras.[62] Este impacto del mercado se mantuvo confinado a regiones específicas afectadas por el enorme crecimiento de Londres, París y las ciudades holandesas.

El éxito principal de la agricultura antes del siglo XIX radicó en la diversificación en el contexto de una especialización regional. El papel de las ciudades en este proceso tuvo menos que ver con el crecimiento de sus mercados, *per se*, que con la intensificación de los nexos del transporte y las comunicaciones entre ellas y con sus áreas de influencia. He subrayado que el crecimiento globalmente moderado de la población urbana a lo largo de la Edad Moderna no implicó un crecimiento igualmente modesto de la población no agrícola. En efecto, la figura 10.3 muestra que el número de personas no productoras de alimentos soportadas por cada productor agrícola pasó regularmente desde cerca de 0,35 en 1500 a 0,7 en 1700 y a 1,0 en 1800. Este aumento aparentemente espectacular de la productividad agrícola sugiere que la urbanización expansiva no chocó realmente con ningún techo, pero debe subrayarse que este éxito agrícola ocurrió en el contexto de la protoindustrialización, cuando una gran parte de la creciente población no agrícola vivía en estrecha contigüidad con la agricultura. Por esta proximidad física, esta fuerza de trabajo era capaz de responder a los máximos estacionales de la demanda de trabajo agrícola y, de esta manera, era menos vulnerable a las crisis de subsistencia, al mismo tiempo que podía contribuir a la introducción de mejoras a través de su estratégica participación en la producción agraria.

Estamos observando aquí una estrategia de diversificación económica y, probablemente, de crecimiento de ingresos que limitó la exposición de la sociedad a los peligros demográficos y económicos de la elevada urbanización que acechaban a la Europa mediterránea a finales del siglo XVI. La existencia de un sistema urbano capaz de organizar el espacio a gran escala era un requisito previo para el surgimiento del proletariado rural, pero su consecuencia directa fue una desurbanización generalizada compensada por el crecimiento urbano selectivo de un número limitado de grandes ciudades. Tanto

en el campo como en las ciudades, estaba en marcha un proceso de diferenciación y especialización.

Es fascinante observar el paralelo entre este fenómeno europeo de los siglos XVII y XVIII y la experiencia japonesa del siglo XVIII y principios del XIX. Thomas Smith, en un sugestivo estudio del crecimiento premoderno en la era Tokugawa, ha llamado la atención sobre la desurbanización japonesa en ese período de difusión de la industria rural y ha afirmado que no podría haberse producido crecimiento económico en una sociedad desprovista de comercio exterior y que no experimentara aumento demográfico «sin un grado importante de desurbanización».[63] Argumenta que:

> la expansión de la economía en ausencia de comercio exterior y de crecimiento demográfico induce la decadencia de las ciudades, porque, a medida que aumenta el ingreso per cápita, inevitablemente lo hace la demanda de productos de la industria secundaria y de servicios, que a su vez exigen más fuerza de trabajo. Ésta no puede ser extraída de la agricultura por razones obvias, incluido el peligro de hambre generalizada; pero puede ser hallada, no obstante, una oferta amplia, de buena calidad y en un medio social estable, bajo la forma de miembros de las familias campesinas que raramente están empleados a tiempo completo en las actividades agrarias. Por consiguiente, a medida que la industria y el comercio se difundían por el campo, la incidencia de nuevos empleos secundarios a domicilio en las mismas explotaciones agrarias empezó a reducir el flujo anual de emigrantes hacia las ciudades, y éstas, incapaces de sostenerse con su crecimiento vegetativo, perdieron población.[64]

Esta descripción resulta familiar, pues es el mismo fenómeno que analizamos y sobre el que trazamos ejercicios de simulación aquí con referencia a Europa, en un período que empieza y acaba aproximadamente un siglo antes que en el Japón.

Smith ha afirmado que el crecimiento premoderno en el Japón, acompañado de desurbanización, afectó las relaciones entre las clases sociales y la cultura tanto como la estructura económica en unas direcciones que han contribuido de manera significativa a lo que él considera como diferencias principales entre los procesos de desarrollo económico de Japón y Europa. Smith contrastaba el estancamiento y el declive de muchas ciudades japonesas con la situación de Europa, donde, siguiendo las conclusiones de Roger Mols, observaba

que «las principales ciudades del conjunto de Europa crecieron en número y dimensión en cada uno de los siglos desde 1300 hasta 1800», con la posible excepción del período 1350-1450. Para los siglos XVII y XVIII concluía que «el crecimiento de la población urbana en la Europa occidental es indudable».[65] Los datos reunidos en el presente estudio no contradicen esta última afirmación, pero ahora podemos ser más precisos y demostrar que este crecimiento procedió de un conjunto de estímulos extraordinariamente restringido y que afectó sólo a un puñado entre los varios centenares de ciudades europeas. Las ciudades pequeñas de Europa en su conjunto y vastas regiones del continente, especialmente en las áreas más alejadas del mar, experimentaron el mismo destino general que Smith observó en el Japón.

No sólo la mayoría de las ciudades se estancó o decayó en ambas áreas, sino que el fenómeno se produjo por la misma serie de razones: transferencia de producción industrial al campo y surgimiento de numerosos pueblos y mercados de ámbito local como núcleos del sistema de producción disperso. De este modo, precisamente como Smith advierte con respecto al Japón, podía ser reclutada una fuerza de trabajo industrial sin extraerla totalmente del sector agrícola. Al mismo tiempo, la pesada carga de inversión de capital que se asocia con el crecimiento urbano también podía evitarse. A falta de innovaciones técnicas importantes y de crecimiento demográfico rápido, la industria premoderna consiguió aumentar su producción y reducir costos de producción efectuando cambios en la organización, y una consecuencia inmediata de esta solución fue cortar el flujo de migrantes y de inversiones hacia las ciudades. Pero en Europa, como en el mismo Japón, esto pudo suceder solamente por la previa estructuración de un sistema urbano que había perfilado una jerarquía de ciudades y un nivel importante de urbanización.

Dualismo, parasitismo y regionalismo

Este modelo de desarrollo nos proporciona una pista importante acerca de la verdadera posición económica de la ciudad en la Edad Moderna. Para verlo con mayor claridad debemos dejar a un lado dos conceptos rivales que han enturbiado por largo tiempo las aguas de los estudios urbanos: dualismo y parasitismo.

Las ciudades no podían constituir, por ellas mismas, una economía superior cuyo crecimiento relativo transformara la sociedad. Por el contrario, más allá de un punto indeterminado, aunque necesario, la continuación del proceso urbanizador comportaba costos demográficos, riesgos de hambre y cargas de inversión; y ¿cuáles eran los beneficios que podían ponerse en el haber al lado de estos costos? Si seguimos la interpretación de Braudel, la respuesta tiene que ser que habían pocos beneficios importantes: «Esas enormes formaciones están más ligadas al pasado, a evoluciones ya cerradas, son más fallos y debilidades de las sociedades y economía del *ancien régime* que preparaciones del futuro».[66] La nueva era sería lanzada por «innumerables pequeñas ciudades proletarias», como confirma, desde luego, el estudio de las distribuciones rango-tamaño del capítulo 6.

Obviamente, el concepto de «dualismo», empleado con tanta frecuencia en el estudio económico del desarrollo, es inapropiado para analizar la urbanización de la Edad Moderna. La idea de dualismo implica la existencia de un sector urbano avanzado y de un sector rural atrasado e interpreta el problema del desarrollo como la tarea que requiere desplazar la fuerza de trabajo y otros recursos de un sector a otro, de un uso inferior a otro superior.[67] Esta transferencia hace algo más que mejorar el nivel medio de la productividad, convierte a la sociedad en más dinámica: «(Las ciudades) muestran un espíritu diferente del que se observa en el campo, son la fuerza principal y el lugar central para la introducción de nuevas ideas y nuevos modos de hacer las cosas».[68]

La ciudad europea de la Edad Moderna no era, claramente, el vehículo de una economía o una tecnología más avanzadas, como puede ser cierto con respecto a los países actuales en vías de desarrollo. Es más, hay pocas razones para creer que los emigrantes rurales hacia las ciudades de la Europa preindustrial fuesen dedicados necesariamente a un uso superior al de sus compatriotas que quedaron en el sector rural. De aquí que no se pueda afirmar que la aceleración de la urbanización en esa era denote *necesariamente* una aceleración del crecimiento económico.[69]

No tengo por qué insistir más en este punto, porque pocos historiadores de la Edad Moderna europea han sostenido tal perspectiva, por muy atractiva que haya sido para los teóricos del desarrollo económico contemporáneo. Lo que atrae a muchos historiadores es la proposición de que las ciudades europeas de esos siglos, en espe-

cial las ciudades principales, fueron importantes no como centros de producción sino como lugares de consumo. El enorme apetito de las ciudades por los bienes de consumo y la tendencia a que la moda, la emulación y el lujo florezcan en un asentamiento urbano es contemplado a veces como un estímulo al desarrollo económico con méritos propios. Un gran consumo urbano exige remodelar los modelos de comercialización en las áreas de influencia de la ciudad, al tiempo que los gustos urbanos, una vez difundidos por el campo, producen cambios sociales más generalizados.

Pero con la misma frecuencia, la ciudad como consumidora es evaluada, más negativamente, como un «parásito». Este «dualismo a la inversa» está raramente especificado al detalle y a menudo parece ser más un juicio moral sobre la sociedad urbana que una descripción de la economía urbana. En la medida en que sea esto último, una ciudad parasitaria tiene que ser una que vive de su huésped, que es sostenida por el resto de la sociedad sin ofrecer a cambio una equivalencia en bienes útiles y servicios.[70] Una implicación directa de esta visión, que genera una hipótesis comprobable al menos en teoría, es que la sociedad podría haber sido mejor sin este tipo de ciudades.

Esta noción de una economía urbana parasitaria parece derivar de la «teoría de la base económica», un instrumento favorito de los geógrafos para explicar el crecimiento urbano.[71] Según esta perspectiva, la economía urbana está dividida en dos partes, un sector básico y un sector no-básico. El sector básico consiste en todas aquellas actividades relacionadas con la producción de bienes y servicios destinados para el consumo fuera de la ciudad. El ingreso derivado de tales actividades «configuradoras de la ciudad» compensa las importaciones de la ciudad, tales como los alimentos, y sostiene también «el servicio de la ciudad», actividades no-básicas dentro de la ciudad (es decir, panaderos, policías, transporte intraurbano, etc.). El tamaño de la economía urbana total depende de la dimensión del sector básico y de la fuerza del multiplicador, el número de trabajadores en el sector no-básico sostenidos por cada trabajador del sector básico. Cuanto menores sean las pérdidas debidas a gastos realizados fuera de la economía de la ciudad, mayor es el multiplicador. Presumiblemente, cuanto más amplia y compleja sea una ciudad, menores son las pérdidas y mayor el multiplicador.

La teoría de la base económica no es, por varias razones, una

aproximación demasiado satisfactoria al crecimiento urbano. En la práctica, no es posible separar de manera clara las actividades básicas de las que no lo son y, lo que es más importante, las pérdidas de una ciudad son el soporte de actividades básicas en algún otro lugar. Es una diferencia importante para el crecimiento de un *sistema* urbano que ese otro lugar sea o no otra ciudad. Finalmente, y aquí es donde viene el tema del parasitismo, los bienes y servicios exportados que no son producidos y distribuidos a través de la economía de intercambio («bienes públicos», pero también, en la economía contemporánea, funciones internas en una firma con muchos departamentos) tienden a figurar de manera prominente en la vida económica de las ciudades: ¿cuál es su «valor» para el resto de la sociedad? ¿Está la ciudad exportando educación o adoctrinamiento, salvación o engaño, administración o coerción, justicia o tiranía? Incluso si tales preguntas pudieran ser contestadas con objetividad, la teoría de la base económica no sería más válida que la proposición mercantilista de que una economía (nacional) puede crecer solamente incrementando sus exportaciones. No es que las exportaciones no sean importantes, pero una formulación tan rudimentaria no puede formar la base para una comprensión del crecimiento económico.

Así, una ciudad parasitaria debe ser una con la capacidad de atraer hacia ella un ingreso injustificado. Podemos usar como ejemplo una ciudad imperial llena de cortesanos y de clérigos de alto rango. El producto de las exacciones fiscales y de las rentas eclesiásticas y señoriales fluye hacia la ciudad, manteniendo en ella ricas familias e instituciones que, a cambio, atraen hacia sí un ejército de servidores, dependientes, artesanos y bufones. Claramente, este vasto edificio de consumo y empleo urbano descansa sobre la base de unas transferencias obligadas de renta, pero ¿mejoraría el resto de la sociedad en ausencia de esa ciudad?

La respuesta es menos obvia de lo que puede parecer de entrada.[72] De hecho, la caricatura que acabamos de hacer de una ciudad parasitaria encaja con un amplio número de lugares diferentes. Encaja con Madrid, y Ringrose argumenta convincentemente que el mantenimiento de tal ciudad supuso un peso real para Castilla;[73] pero encaja también con Londres, que F. J. Fisher afirma que fue la «máquina de crecer» de la economía inglesa y que E. A. Wrigley describe como «una potente máquina trabajando para el cambio», parte de un sistema de retroalimentación que engendró, finalmente, la Revolución

industrial.[74] ¿Qué hizo a una ciudad parasitaria y a la otra dinámica? La respuesta no va a encontrarse en sus fuentes de ingresos, que no diferían tanto, sino en sus tipos de gasto y, en especial, en su comportamiento inversor.

La concentración de mucha gente en un solo lugar crea oportunidades mercantiles que no han pasado inadvertidas, pero la mera existencia de grandes centros de consumo no bastó jamás para transformar la vida económica. Una gran ciudad atrae recursos de una amplia área, pero si esa transferencia va a convertirse en una exacción pesada o en un agente de desarrollo eso depende de la existencia de inversiones que disminuyan los costos de producción, mejoren el transporte y estimulen la especialización. Unas veces, tales inversiones han tendido a concentrar población en ciertas ciudades, como los puertos atlánticos durante el siglo XVII y las ciudades fabriles en el XIX; en otras ocasiones, han creado más oportunidades en el campo, a través de la inversión en protoindustria, construcción de canales y carreteras e intensificación agrícola.

En uno y otro caso, no es la «ciudad» la que se está industrializando o el «campo» el que está progresando. Es más bien una sociedad, que usualmente es entendida mejor cuando la contemplamos en un contexto regional, la que se está desarrollando a través de la movilización de sus recursos por individuos que tienen acceso a un sistema urbano. Los juicios sobre la ciudad de la Edad Moderna continuarán perdiéndose entre los rasgos ambiguos y contradictorios que han sido indicados en este estudio mientras cada ciudad sea examinada aisladamente. El destino de las ciudades concretas era algo distinto del destino del sistema urbano, y la función de la ciudad en el proceso de crecimiento económico sólo puede ser comprendida en un contexto amplio: el regional.

V

CONCLUSIONES

11. CONCLUSIONES

La formación del sistema urbano

A medida que he ido escribiendo este libro me he ido alejando bastante de mi propósito inicial, que era satisfacer mi curiosidad acerca del número y dimensiones de las ciudades antes del siglo XIX. Una vez me hallé en situación de describir los perfiles del crecimiento urbano a lo largo del período 1500-1800 (segunda parte), se me hizo evidente que las ciudades de Europa en la Edad Moderna formaban una amplia entidad, un sistema urbano, que demandaba un estudio específico (tercera parte). Este sistema urbano no era, naturalmente, un agente histórico autónomo, sino el producto de decisiones humanas; un producto de las gentes y de su comportamiento migratorio, de los controladores de capital y de su comportamiento inversor, del Estado y de sus decisiones políticas. Sólo he investigado en detalle la primera de esas tres determinantes de la urbanización (cuarta parte). El comportamiento inversor, en particular, merece mucha más atención de la que podía concederle aquí. Pero en cada una de esas áreas de decisión he tratado de mostrar que la operación clave para comprender el cambio urbano es concentrar la atención en los procesos generales y en sus efectos específicos sobre el sistema de ciudades más que en el destino de las ciudades concretas. Así, he presentado el crecimiento demográfico de las ciudades como parte de un sistema general de migraciones y he sugerido que la inversión de capital en una ciudad no es simplemente un acontecimiento singular, sino que por lo general forma parte de un proceso más amplio de cambio en la organización o de difusión de una innovación.

En el capítulo 1 suscitaba la pregunta de qué lugar ocupa la «ciudad postmedieval preindustrial» en la historia europea. ¿Era moderna

o tradicional? ¿Era una precursora del capitalismo industrial o un parásito viviendo de formas sociales obsoletas? La respuesta que propongo se basa en la proposición de que la ciudad concreta no puede ser la única unidad de análisis en la Edad Moderna, porque la ciudad estaba entonces en vías de convertirse en parte de un sistema de ciudades. Cuando uno concentra la atención en una ciudad, el juicio sobre su carácter tiende a basarse en las relaciones de la ciudad con el resto de la sociedad: con su *hinterland*, con el Estado, con el sector del comercio internacional, etc. Cuando uno contempla el conjunto de las ciudades, el juicio tiende a descansar más en la estructura interna del sistema urbano y en cómo funciona cada ciudad dentro de ese sistema. Esta segunda aproximación, la que subrayamos aquí, nos permite definir la historia de la urbanización en la Edad Moderna como el desmantelamiento de una vieja estructura urbana y su reemplazo por una nueva. Un rasgo importante de este proceso fue que las ciudades constituyentes de esas dos estructuras fueron las mismas y, como consecuencia de ello, las historias de las ciudades individuales durante aquellos tres siglos tienen mucho que ver con su búsqueda de un lugar en el nuevo medio urbano. Esta transición implicó muchos riesgos y a menudo se zanjó con un fracaso. Ese peligro fue grande precisamente porque la nueva estructura urbana no era primordialmente una jerarquía administrativa o un sistema de centros de mercado de ámbito local, aunque elementos de ambos tipos estaban necesariamente presentes, sino que estaba conformada por las necesidades de una economía comercial y pasó a ser dominada por centros mercantiles en competencia.

A la luz de esta realidad, las posiciones enfrentadas de los defensores de la ciudad capitalista medieval, de la ciudad industiral contemporánea y de la ciudad parasitaria de la Edad Moderna parecen desenfocadas. La ciudad medieval puede haber tenido muchas virtudes, pero la estructura urbana autárquica de la Edad Media no podía servir como el soporte urbano de una sociedad comercial e industrial. La ciudad industrial de la era de la mecanización ha sido, indudablemente, un organismo inédito y poderoso, pero inserto en un sistema urbano preexistente que ella modificó pero no sustituyó.[1] En el período intermedio, muchas ciudades presentaron características parasitarias (en el sentido de que vivían de las exacciones fiscales y de las rentas de la tierra) o signos de decadencia (en la pérdida de empleo industrial), pero en ese mismo período, el conjunto, esto es el

sistema de ciudades, iba convirtiéndose en algo diferente a la suma de sus partes.

Si el tipo de funcionamiento de las ciudades en la Edad Moderna difiere de los característicos de épocas anteriores o posteriores, el concepto de urbanización apropiado para el período tiene que ser también diferente. Siguiendo a Lampard, he propuesto que el concepto sea descompuesto en tres elementos, demográfico, estructural y cultural, y afirmado que esos tres elementos pueden variar en su carácter específico e importancia relativa a lo largo del tiempo. En esta perspectiva: ¿cuáles son los rasgos que distinguen a la urbanización de la Edad Moderna?

La urbanización demográfica, a primera vista, apenas existió, pues su medida convencional, el porcentaje de la población total residente en ciudades, aumentó a paso de caracol. Pero las ciudades de aquel tiempo ofrecen características demográficas internas que les hicieron ejercer, a través de las migraciones, un impacto sobre el resto de la sociedad, a menudo profundo pero muy variable. En el siglo XIX, las constricciones demográficas que prestaban una importancia singular a la migración campo-ciudad quedaron suprimidas, permitiendo un nuevo modelo de expansión urbana dirigido por el crecimiento vegetativo. En este sentido, la Edad Moderna presenta una forma específica de urbanización demográfica.

La urbanización estructural se refiere a las innovaciones en la organización que incrementan el repertorio de actividades urbanas y la necesidad de coordinación y de comunicaciones. En este aspecto las ciudades de Europa cambiaron más, y su cambio se refleja menos en la dimensión de la población urbana que en la redistribución de la población entre ciudades de una jerarquía urbana en desarrollo. El ascenso de los Estados nacionales, el control de los imperios coloniales, la integración de las redes de mercados regionales y la coordinación de un sistema disperso de producción industrial, todos estos factores afectaron la naturaleza de los nexos interurbanos y, con ello, el sistema de ciudades.

En la Edad Moderna la urbanización cultural, esto es la difusión de un «modo de vida» urbano a toda la sociedad, estuvo sujeta a fuertes limitaciones. Las ciudades de mayor rango afectaron, con toda seguridad, el carácter sociológico de áreas extensas,[2] pero al mismo tiempo se puede hablar todavía, para las localidades menores, de la fuerte influencia rural en la vida urbana. La urbanización cultural

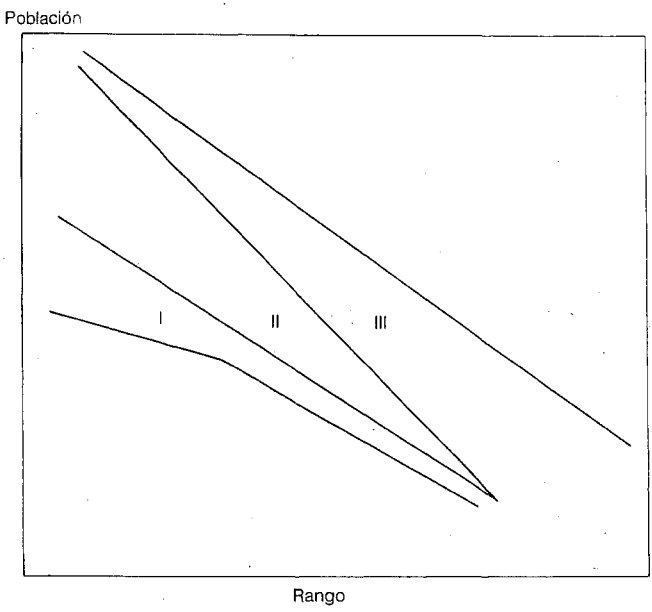


FIGURA 11.1

Las tres fases del proceso de urbanización de la Edad Moderna

continuó teniendo una incidencia muy desigual. Naturalmente, esto contrasta agudamente con el siglo XX, donde puede afirmarse que la urbanización de las sociedades más avanzadas ha pasado a ser, esencialmente, urbanización de los comportamientos.

El logro primordial de una urbanización que era de manera predominante estructural, con un elemento demográfico históricamente específico, fue la creación de la jerarquía urbana de la Europa contemporánea, dibujada ya a principios del siglo XVIII, para dar una fecha tardía. En contra de las tesis de la escuela de la «ciudad moderna *versus* ciudad tradicional», que centra su atención excesivamente en el porcentaje de población urbana sobre la población total, resul-

ta que el sistema urbano moderno fue una empresa de la era «premoderna».

La urbanización europea tiene un pasado más extenso de lo que a menudo se piensa, pero ese pasado no fue, ni mucho menos, una progresión lineal. El proceso histórico de formación de una jerarquía urbana puede ser sintetizado de modo satisfactorio dividiéndolo en tres fases diferenciadas. Tal periodización de la urbanización de la Edad Moderna, presentada en esbozo en la figura 11.1, requiere alguna simplificación y la supresión de las variantes regionales, pero frente a estos «costos», está el «beneficio» de una exposición clara de los principales elementos del proceso urbano.

El largo siglo XVI (1500-1600/1650)

En el prolongado período de la recuperación y expansión demográfica y económica de Europa que va desde finales del siglo XV a principios del XVII, el stock de ciudades que la civilización medieval había configurado en Europa no fue ampliado de manera significativa, pero el crecimiento de la población urbana estuvo repartido muy ampliamente entre ciudades de todos los tipos, dimensiones y localizaciones. Superpuesta a este crecimiento urbano general estuvo la empresa de la construcción de Estados, principalmente en Inglaterra, Francia y España, que tuvo el efecto de minar la independencia y autonomía de muchas ciudades y de subordinar sus intereses económicos a los de las monarquías del Renacimiento. Esto, añadido al impacto de la Reforma en las sedes episcopales de los territorios del bando protestante y al impacto de la reducción de la demanda de productos manufacturados motivada por el aumento de los precios agrarios, tuvo el efecto acumulativo de socavar los fundamentos que hacían viables a muchas ciudades al mismo tiempo que algunas urbes obtenían un enorme potencial de crecimiento como centros administrativos de las nuevas monarquías (Madrid, Londres, París y, en cierto sentido, la Roma postridentina) o como servidoras de la ambición imperial (Génova, Augsburgo o Amberes).

El viejo mundo urbano estaba siendo atacado, pero la evidencia de que esto sucedía queda eclipsada en parte en la base empírica que hemos recogido por el generalizado vigor económico y demográfico propio de la época. Este vigor económico se asocia a la conexión entre

las diversas áreas comerciales de Europa y al aumento de volumen del comercio internacional. Esto, agregado a los primeros pasos hacia la organización del gobierno burocrático, dotó a la estructura urbana descentralizada de la Edad Media, todavía manifiesta en 1500, de un elemento de jerarquización que constituía una novedad; pero, como las ciudades en expansión estaban regularmente distribuidas por toda Europa, esa jerarquía fue policéntrica: no menos de cuatro importantes concentraciones de ciudades pugnaban por el liderazgo en 1600.

La era del proletariado rural (1600/1650-1750)

No se puede aducir ningún dato individualizado para separar el primer período del segundo, porque el paso de uno a otro va asociado a la desaceleración o regresión del crecimiento demográfico del siglo XVI. Esto sucedió antes en el área mediterránea (hacia 1600) que en Europa central (Guerra de los Treinta Años), y esta última, a su vez, fue afectada antes que la zona noroccidental, donde el crecimiento demográfico disminuyó pero no llegó en conjunto a hacerse negativo durante la segunda mitad del siglo XVII. Desde esas fechas variadas hasta aproximadamente la mitad del siglo XVIII, el crecimiento urbano estuvo influenciado por un combinación única de fuerzas cuyo efecto neto fue producir una diferenciación más aguda entre las diversas componentes del mundo urbano europeo.

El segundo período se caracteriza por el final tanto del crecimiento rápido de la población total como de la expansión de las áreas de comercio y colonización no europeas, que habían sido tan importantes en el período precedente. En este nuevo ambiente, con menos impulsos aparentes que estimulasen el crecimiento urbano, una serie de innovaciones organizativas afectó al Estado y a la sociedad para beneficio de un grupo muy selecto de ciudades, a las que fue permitido asumir nuevas funciones en el seno del sistema urbano. Al mismo tiempo, un grupo más amplio de localidades estaba siendo golpeado con suficiente fuerza como para decaer en términos de posición relativa y, a menudo, de población absoluta.

La selectividad del proceso de crecimiento urbano en este período asumió diferentes formas. En primer lugar, el crecimiento urbano se concentró mucho en las grandes ciudades y en ciudades que crecían rápidamente hasta convertirse en grandes. Dos tipos de actividad ali-

mentaron este crecimiento: el gobierno y el comercio ultramarino. Tanto en los Estados absolutistas como en los constitucionales, en los grandes como en los pequeños, la administración, el ejército y el aparato judicial proporcionaron una gran expansión del empleo. Las ciudades portuarias en ascenso, con escasas excepciones, eran las que participaban en el comercio atlántico; entre las excepciones estaban los puertos mediterráneos que crecieron como avanzadas de los intereses mercantiles de la Europa noroccidental a expensas de los puertos «indígenas».

Estas actividades habían estimulado el crecimiento urbano antes, por supuesto, y continuarían siendo importantes también en etapas más cercanas a nosotros, pero en el siglo XVII destacan por la debilidad de otros impulsos al crecimiento. Una amplia porción de las aproximadamente 600 ciudades que continuaban teniendo al menos 5.000 habitantes, para no mencionar los millares de rango inferior, se estancaron o decayeron. Hubo una desurbanización neta de ciudades por debajo de 40.000 habitantes, lo que es otro rasgo que singulariza al período II dentro de los tres siglos que estudiamos aquí. El grueso de los centros comerciales del interior, de las sedes de administración eclesiástica y, en especial, de las ciudades industriales sufrieron al menos una pérdida de rango entre principios del siglo XVII y mediados del XVIII. La difusión en el campo del sistema de producción a domicilio, o protoindustrialización, aceleró el abandono de las ciudades como localizaciones para muchas de las industrias con mayor demanda de mano de obra, al tiempo que los precios agrícolas bajos, al disminuir los ingresos de los rentistas, reducían entre las clases superiores la demanda de muchos de los servicios prestados por los centros regionales. En compensación, las oportunidades comerciales aumentaban en algunas áreas gracias al crecimiento de los mercados de las nuevas metrópolis. Así, mayoritariamente, las ciudades menores no crecían, pero su perfil interno cambiaba.

El efecto neto de este proceso de crecimiento y decadencia urbanos fue incrementar agudamente la pendiente de la distribución rango-tamaño de Europa. Este riguroso proceso de jerarquización fue más intenso en la Europa septentrional, porque los impulsos del crecimiento urbano de la era del proletariado rural fueron selectivos en un segundo aspecto: el geográfico. En los países mediterráneos, el crecimiento urbano del siglo XVI, que determinó un volumen relativo de población urbana significativamente superior al de la Europa sep-

tentrional, no pudo sostenerse. En el ambiente económicamente hostil del siglo XVII, las adversidades golpearon súbitamente y con gran fuerza y se combinaron con los reveses políticos del poder dominante en la región, los Habsburgo de España. En el lapso de sólo cincuenta años, la posición relativa de las ciudades mediterráneas, en general, y el liderazgo de las principales de entre ellas, en particular, quedaron liquidados. El sistema urbano de Europa no sólo pasó a estar más jerarquizado, sino también a ser unicéntrico.

La nueva urbanización (1750-1800/1850)

A partir de mediados del siglo XVIII, aproximadamente, los factores básicos subyacentes al crecimiento urbano europeo y la naturaleza de la jerarquía urbana cambiaron fundamentalmente. Un crecimiento demográfico rápido, las innovaciones técnicas y los cambios de relación entre los precios, que trajeron una nueva prosperidad al sector agrícola, se combinaron para invertir una tendencia plurisecular de concentración de la población urbana en las ciudades mayores. Esta «nueva urbanización», que se hace patente en el área mediterránea sólo después de 1800, tuvo el efecto de desplazar la distribución rango-tamaño bruscamente hacia la derecha, pero el desplazamiento fue mucho más intenso en la parte inferior de la distribución que en los rangos superiores. Como la población global aumentaba con rapidez, muchas de las ciudades crecieron sustancialmente, pero la urbanización neta del período 1750-1800 no fue, de hecho, desusadamente amplia y obedeció de manera desproporcionada al crecimiento de las ciudades menores y a la adición al sistema urbano de nuevas ciudades.

La reducción del crecimiento de las grandes ciudades hasta situarse aproximadamente en paralelo con el ritmo de crecimiento de la población total —lo que sucedía por vez primera en al menos 250 años— no es fácil de explicar, pues hasta hoy pocos historiadores han sido conscientes del fenómeno. Es un hecho que deriva, en parte, de que el objetivo de la centralización estatal ya había sido conseguido en gran parte en muchos países hacia 1750. Además, los estímulos al crecimiento urbano proporcionados por el comercio internacional y, en particular, por el intercontinental, parecen haber sido menos potentes después de 1750 de lo que suele afirmarse por tradi-

ción, esto es: que la primera fase de la industrialización se desplegó sobre la firme base del comercio colonial. No es imposible que los historiadores hayan exagerado la importancia del comercio a larga distancia en este período.

La «nueva urbanización» fue un crecimiento urbano desde abajo. Por consiguiente, nuestra tarea es identificar las nuevas fuerzas que alimentaron las raíces del sistema urbano de Europa. Un factor obvio fue simplemente la tasa global del crecimiento demográfico: en la medida en que las variables demográficas que actúan sobre la tasa de crecimiento vegetativo se modificaron para los asentamientos de todos los tamaños, muchas pequeñas ciudades ascendieron a categorías superiores. Pero existían también dos factores adicionales básicos, en todo este contexto, que actuaban para expandir la base del sistema urbano.

Como es bien sabido, las primeras etapas de la Revolución industrial tendieron a escenificarse en ciudades relativamente pequeñas y en localidades rurales, pues tanto los factores institucionales como los tecnológicos favorecían esa opción. Como consecuencia de ello, muchas ciudades pequeñas con industrias basadas en los recursos locales, como las metalúrgicas, crecieron a consecuencia de la innovación tecnológica y muchos lugares rurales que se habían densificado a base de la producción textil protoindustrial difundida en el período precedente pasaron a ser ciudades industriales cuando el cambio tecnológico estimuló la organización fabril. Ésta fue la causa primordial de la primera oleada concentrada de formación de ciudades ocurrida desde el siglo XIII.

La Revolución industrial del siglo XVIII fue, primordialmente, un fenómeno británico, y aunque las ciudades británicas crecieron con mayor vigor que las de cualquier otro lugar, el ascenso de las pequeñas ciudades no quedó, en absoluto, restringido a Gran Bretaña. Como se observa a menudo, el rápido crecimiento de las pequeñas ciudades en el continente empezó un poco después que en aquella isla; de hecho, en la región mediterránea fue más pronunciado en el período 1800-1850, pero la sorprendente universalidad del fenómeno indica que hubo algún otro estímulo al crecimiento diferente del sistema fabril. Puede hallarse este estímulo en el aumento de los ingresos y de la producción en el sector agrario. Los centros de comercialización regional y administrativos ampliaron su base de empleos a medida que el volumen de producción agraria comercializada cre-

cía y los sectores de venta al por menor y de servicios aumentaron paralelamente al ascenso de las rentas señoriales.

En la segunda mitad del siglo XVIII, todas esas fuerzas se combinaron para añadir aproximadamente 200 ciudades a la categoría dimensional de 5.000-9.900 habitantes y más de 100 a la categoría de 10.000-19.000, y el proceso de crecimiento urbano continuó desde abajo durante el siglo XIX.

Desde el análisis pionero de Adna Weber, publicado en 1899, la proposición de que la urbanización contemporánea está caracterizada por la concentración demográfica en grandes ciudades ha parecido firmemente establecida.[3] Así, R. J. Johnston escribe, en su reciente interpretación del crecimiento urbano a largo plazo, que «el impacto del sistema fabril (sobre el modelo de asentamiento del lugar central) fue acentuar la dimensión y la importancia económica de los centros mayores» y que «en efecto, se abrieron brechas entre diferentes niveles de la jerarquía urbana, con unas grandes ciudades beneficiándose desproporcionadamente de los varios impulsos de crecimiento».[4]

De los materiales presentados en este volumen se deduce ahora que la era industrial fue inaugurada por un intervalo en que el crecimiento urbano asumió una forma que era opuesta a esas suposiciones tradicionales. Europa recibió, por primera vez desde la Edad Media, una notable dotación de nuevas ciudades. De hecho, un intérprete verdaderamente iconoclasta de los datos que presentamos podría afirmar que el proceso de concentración urbana en grandes ciudades posterior a 1820-1850 lo único que ha hecho es restaurar las características jerárquicas implantadas durante el período de creación del sistema urbano europeo moderno en el siglo XVII.

¿Qué tipo de sistema urbano ha tenido Europa?

La figura 4.7, que reúne la información disponible sobre las poblaciones total y urbana de Europa desde el comienzo del siglo XIV a la actualidad, transmite una imagen visual de la urbanización de la Edad Moderna como algo intermedio o preparatorio. Parece estar entre el pequeño mundo urbano de la Edad Media, estable pero no integrado, y la urbanización dinámica y ubicua de la sociedad europea a lo largo de los últimos 150 años. En el período intermedio, se podría decir, las ciudades crecieron sustancialmente, pero sin disolver

el mundo rural en cuyo seno funcionaban; además, las ciudades configuraron unas redes débilmente integradas, sin completar un sistema urbano eficiente. Las dos últimas afirmaciones, referidas al grado de integración y de eficiencia del sistema urbano europeo, son erróneas.

No es necesario aquí repasar en detalle las características del crecimiento urbano desveladas a lo largo de nuestro estudio. Hemos hallado que este crecimiento fue a la vez —todo depende de la medida que se use— espectacular y descolorido. Con seguridad, nuestro mayor descubrimiento ha sido que el crecimiento urbano fue muy selectivo con respecto a las ciudades y que la base de la selección cambió una primera vez en torno a 1600, una segunda a mediados del siglo XVIII y de nuevo un siglo más tarde. Ninguna «ley del efecto proporcionado» gobernó el crecimiento de las ciudades europeas en este período.

La segunda afirmación es más difícil de evaluar porque «integración» y «eficiencia» son términos que tienen unos elementos subjetivos inevitables. He afirmado que las ciudades de Europa pasaron a formar un único sistema urbano, aunque estuviese acoplado de manera laxa, un sistema con suficiente integridad como para que no se puedan comprender bien por separado los comportamientos de los diversos sistemas nacionales y regionales. Al sustentar esta visión, he tenido que considerar las tesis de otros autores de que los sistemas urbanos premodernos eran «inmaduros» o tenían algún otro tipo de inadecuación para conseguir una circulación eficiente de recursos.

Un problema de la tesis de que las ciudades europeas formaban un sistema urbano es que las posibilidades para un análisis comparativo son verdaderamente escasas. Comparando los subsistemas nacionales, uno puede afirmar, por ejemplo, que las ciudades francesas formaban un sistema más coherente que las españolas, o calibrar los relativos méritos de las situaciones de primacía napolitana, inglesa y danesa. Con respecto al sistema urbano de Europa en su conjunto, he basado la mayor parte de mis tesis en pruebas derivadas de su mismo desarrollo histórico.

Ese desarrollo histórico puede compararse con las expectativas de las teorías sobre la distribución rango-tamaño, pero al hacerlo he llegado a la conclusión de que tales teorías tienen poco valor. Por ejemplo, el ideal de la regla rango-tamaño puede mostrarnos que el sistema urbano europeo estaba todavía insuficientemente integrado en el siglo XVIII o que era de hecho una mezcla de varios sis-

temas independientes, pero no puede guiarnos en la exploración de la segunda posibilidad (véase p. 123) y, en el caso de la primera, resulta impotente ante el hecho histórico de que el sistema urbano europeo en su conjunto y también la mayor parte de los subsistemas nacionales no se han ajustado nunca, ni se ajustan actualmente, a la regla rango-tamaño. Las pendientes de esas distribuciones rango-tamaño están en general sustancialmente por debajo de — 1 y han oscilado dentro de unos márgenes estrechos desde mediados del siglo XVII.

Otra posibilidad es comparar el sistema urbano de la Europa preindustrial con sus contemporáneos en otras áreas del mundo, lo cual no es una sugerencia tan impracticable como puede parecer, puesto que el interés académico por la urbanización premoderna se

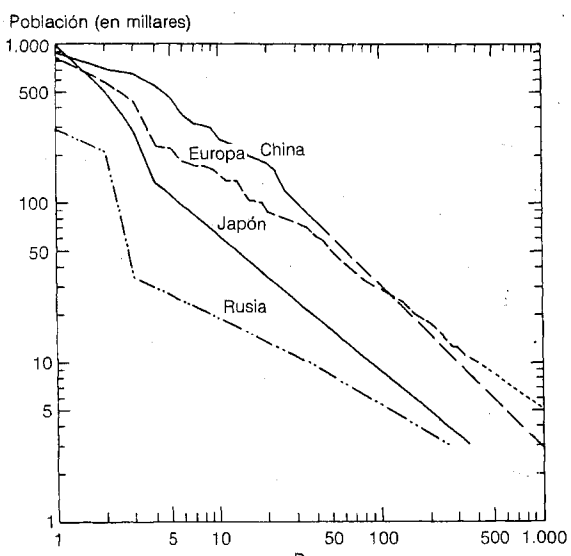


FIGURA 11.2

Distribuciones rango-tamaño de Europa (1800), China (1843, según Skinner), Rusia (c. 1800, según Rozman) y Japón (c. 1800, según Rozman)

ha concentrado primordialmente en sociedades no europeas. De importancia especial entre los trabajos recientes son los de G. William Skinner sobre China, y de Gilbert Rozman sobre China, Japón y Rusia.

¿Cómo pueden compararse esos sistemas urbanos? Rozman, cuyos puntos de vista acerca de los estadios de desarrollo urbano he comentado ya (pp. 23-24), propone que la eficiencia relativa de las jerarquías urbanas sea evaluada mediante la comparación del número de lugares centrales *per capita*. Cuanto más amplio sea el tamaño medio de las ciudades, es decir, cuanto menor sea el número de ciudades *per capita*, más eficiente es el sistema. Rozman defiende este procedimiento argumentando que «los índices del número de lugares centrales en los niveles adjuntos (agrupa las ciudades en siete niveles, basados en el tamaño y la función) miden la eficiencia de la circulación ascendente de bienes por la jerarquía urbana de asentamiento».[5] Supone que esta eficiencia diferirá de acuerdo con la extensión de la centralización administrativa y comercial. Aunque Rozman no usa las distribuciones rango-tamaño, su establecimiento de categorías de ciudades por «niveles» puede ser traducido a una distribución rango-tamaño sin violentar en exceso sus conceptos. Si se hace esto, como hacemos en la figura 11.2, puede apreciarse fácilmente que lo que él llama eficiencia se asocia con una distribución de pendiente fuerte. De los tres sistemas urbanos que compara, Japón, Rusia y China, el primero es el más eficiente y «el sistema menos eficiente para desplazar recursos desde el nivel inferior al superior existió en China».[6] Obtiene esta visión en parte a causa del grandísimo número de ciudades de mercado —el menor y más básico de los tipos de asentamiento urbano— que caracteriza a China.

Ahora bien, cuando la distribución europea de 1800 es colocada junto a las otras, como en la figura 11.2, es inevitable concluir que el europeo era el sistema urbano menos eficiente de los cuatro. El número de ciudades muy grandes, de al menos 100.000 habitantes, era muy inferior al de China, mientras que el número de las menores, por debajo de los 10.000, era mucho más amplio. La población urbana global de Europa no difería excesivamente de la china, pero como la distribución de esa población entre las ciudades por tamaños o niveles era muy distinta el resultado era un diseño fundamentalmente diferente. En el lenguaje de Rozman, Europa necesitaba muchas más ciudades para «desplazar recursos desde el nivel inferior

al superior». Japón, por el contrario, tenía una dotación de ciudades grandes no muy inferior a Europa, con sólo una fracción de las ciudades intermedias y de las ciudades de mercado que existían en este continente.

Este sorprendente resultado es engañoso. El sistema urbano europeo no era menos «eficiente» por la simple razón de que su propósito no era «desplazar recursos desde el nivel inferior al superior». Los conceptos de Rozman se basan en las necesidades administrativas de un Estado unitario bien organizado en el que las ciudades se sitúan en una posición bien definida de subordinación o dominación *vis-à-vis* unas de otras. En Europa la centralización administrativa demostró ser un estímulo importante del crecimiento urbano, pero, desde luego, Europa permaneció siempre, en contraste con las otras tres sociedades estudiadas por Rozman, como una designación para una colección de Estados que eran enormemente diferentes por sus dimensiones y grado de centralización interior.

Hablar de *un* sistema urbano formado por tal colección de unidades políticas, como creo está justificado para el siglo XVII, implica que la base de integración no era político-administrativa. Lo que asociaba los elementos constitutivos del sistema urbano era una integración económica basada en relaciones de competencia entre centros comerciales y, a menudo, entre centros regionales y sus *hinterlands*. Las funciones urbanas de control de la producción y de cuidado de la circulación de bienes y servicios no eran desarrolladas *primariamente* para satisfacer las necesidades de una estructura de mando «en la cumbre». Sospecho que una jerarquía urbana basada en la integración económica es un hecho específico de Europa y exige conceptos diferentes de los propuestos por Rozman.

La jerarquía urbana de Europa no puede ser etiquetada como «ineficiente», pero ciertamente difiere de las otras que se ofrecen en la figura 11.2. La pendiente muy ligera en lo alto de la jerarquía urbana china recuerda la de Europa en 1500, aunque la escala es muy diferente, y Skinner afirma, precisamente, que «las ciudades de China (en 1843) no formaban un único sistema urbano integrado ... Un sistema urbano unificado a tal escala era muy probablemente irrealizable en una sociedad agraria antes de la extensión del transporte mecanizado».[7] La integración europea se dio, no tanto a través de conexiones verticales entre ciudades de diferentes niveles en una jerarquía administrativa o de mercados, como a través de conexiones hori-

zontales, o relaciones de competencia, entre ciudades diferenciadas funcionalmente de maneras diversas. Tal sistema unificado fue factible antes de la era del ferrocarril en los lugares accesibles a la navegación de cualquier tipo.

La escasa pendiente de la distribución rango-tamaño provocó que Europa, con una área de asentamiento no mayor que China, estuviese servida por muchas más ciudades de pequeña dimensión. Más que signo de ineficiencia, que es como Rozman lo toma, este fenómeno me parece un reflejo del alto nivel de organización y comercialización alcanzado por Europa a nivel de los mercados locales. Un segundo y aún más llamativo indicador de la misma diferencia es que la población rural europea que sostenía una estructura urbana de muchas más ciudades y casi la misma población total equivalía en 1800 a sólo un tercio de la población rural china.[8]

¿Qué tipo de sistema urbano tendrá Europa en el futuro?

Del mismo modo que los clérigos liberales se ven condicionados a abstenerse de hacer juicios morales, los historiadores se sienten impelidos a refrenar sus impulsos y a no llamar la atención sobre las implicaciones contemporáneas de su trabajo. Unos y otros han aprendido a saltarse esas prohibiciones mediante la insinuación. Yo me propongo acabar este libro rompiendo con esta tradición para plantear abiertamente las implicaciones actuales del modelo de cambio urbano a largo plazo revelado en mi estudio.

Los tres períodos de la urbanización de la Edad Moderna que hemos descrito son una parte de la historia milenaria de la urbanización europea, que empieza con la gran época de la expansión medieval que vivificó los núcleos urbanos moribundos legados por la civilización antigua e implantó centenares de nuevas ciudades. En el siglo XIII, las fuerzas creativas y expansionistas de la época habían dotado a la mayor parte de Europa de un stock de asentamientos urbanos que iba a servir de fundamento para muchos siglos de crecimiento urbano. En los siglos XIV y XV no cambió dramáticamente ni el número ni la dimensión de las ciudades, pero, como hemos visto, eso no es cierto para los 250 años posteriores a 1500. En esta etapa, un proceso de crecimiento urbano rigurosamente selectivo modeló un sistema urbano a partir de la herencia urbana medieval.

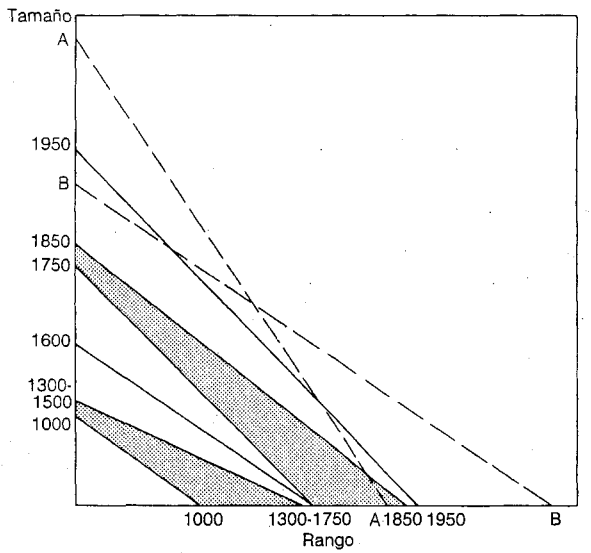


FIGURA 11.3

Dos modos de la urbanización europea, 1000-futuro

El siglo posterior a 1750 destaca como un segundo período de «creación de ciudades», un período en que la urbanización reviste la forma de un cambio en el carácter funcional de lugares hasta entonces no-urbanos o cuasi-urbanos. Con un stock de ciudades ampliado, el proceso de consolidación, concentración y jerarquización renovó su carrera en el siglo posterior a 1850. La figura 11.3 es un esbozo de la familia de distribuciones rango-tamaño que perfilan esta síntesis de mil años de cambio urbano.

Vista desde esta perspectiva bastante abstracta, la urbanización asume dos modos distintos. En uno, el modo de la creación de ciudades, nuevas unidades de vida urbana se abren en la sociedad. Detrás de este proceso están los requerimientos de las innovaciones técnicas

y de organización. Puede asociarse esto con un crecimiento económico «desequilibrado» que quiebra las relaciones existentes mediante la rápida expansión de unos sectores seleccionados dentro de la economía.

En el segundo, el modo de la concentración urbana, el poder y la influencia de la ciudad se enfrentan con la sociedad. Es posibilitado por las innovaciones que abaratan la concentración de funciones y permite, a su vez, la consolidación del control de actividades ampliamente difundidas, a gran escala. Esto puede ser asociado con una vía de crecimiento «equilibrado» que aporta mejoras en un amplio abanico de sectores económicos.[9]

En el modo de la concentración, el crecimiento urbano se alimenta primordialmente de las migraciones, la gente que marcha hacia las ciudades; en el modo de la creación de ciudades, las transferencias a la categoría urbana desempeñan un papel significativo: el modo de vida urbano se extiende al campo.

Este es un contexto histórico interesante, en relación con el cual se pueden situar los planteamientos contemporáneos acerca del «futuro de la ciudad». ¿Continuará la urbanización con el modo de la concentración o será sustituido éste, dentro de poco, por el modo de creación de ciudades? De hecho, ¿no ha acabado ya la modalidad de la concentración cediendo el paso a una forma futura de vida urbana que no podemos distinguir aún plenamente?

Probablemente, la creencia de que el futuro traerá aglomeraciones aún más grandes de almas humanas es todavía predominante. Desde 1961, cuando Jean Gottman acuñó el término «megalópolis» para referirse a la cadena de ciudades que se extiende de Boston a Washington, el descubrimiento de los embriones de las gigantescas megalópolis del futuro ha sido una de las actividades favoritas de los planificadores urbanos y regionales.[10] No contentos con una región londinense que abarca el sudeste de Inglaterra, ni con un Randstad que cubre una buena parte de Holanda, los planificadores prefieren ahora aumentar la escala de sus unidades urbanas para hablar de una «megalópolis inglesa», extendida desde Blackpool a Brighton, o de una «megalópolis de la Europa noroccidental», que comprendería el Randstad holandés, las zonas del Rin-Ruhr y otras áreas metropolitanas de Alemania remontando el Rin y más allá hasta Ulm.[11] Los trabajos de Peter Hall, C. A. Doxiadis y otros prominentes planificadores aceptan la irresistibilidad de la formación de un

pequeño número de colosales zonas urbanas o nos martillean con que es deseable que eso suceda.[12]

Una alternativa a esta visión de la ciudad futura no está todavía bien articulada y parece estar asumido, a menudo, que la alternativa a la megalópolis es una forma de asentamiento bucólica, no urbana. Tal manera de pensar se fundamenta en la expectativa de que la tecnología va a lograr un «espacio sin fricciones», al tiempo que el aumento continuado de la demanda de servicios, más que de bienes, debilitará todavía más las constricciones de localización impuestas a la actividad económica. Se dice que, como un número siempre creciente de personas están quedando liberadas para escoger localizaciones residenciales de acuerdo con sus gustos personales y ya no con la necesidad económica, podemos esperar «una disipación generalizada de las aglomeraciones urbanas existentes para final de este siglo».[13] Esta visión parece implicar el abandono de las ciudades más que una nueva forma de sistema urbano.[14] No obstante, cuando este futuro se describe como una «civilización urbana sin ciudades», es difícil deshacerse de la impresión de que o bien los visionarios están diciendo insensateces o simplemente no reconocen los nuevos perfiles de la ciudad.

Esta última posibilidad exige una reflexión. He anotado al principio que una definición de la ciudad no es un tema urgente cuando el stock de ciudades es constante, pero es crucial para la percepción de las tendencias y el ritmo de la urbanización cuando el stock está siendo aumentado. Este fenómeno de la creación de ciudades fascinaba a Pirenne, quien escribió en términos audaces sobre los orígenes de la ciudad medieval en Occidente, y ha aterrado y disgustado a los posteriores intérpretes de la ciudad industrial, que hablan despectivamente de las «ciudades de carbón».[15] Nuestro estudio sugiere que si la futura urbanización debe adoptar la forma de creación de ciudades más que la de concentración, no sucederá esto por vez primera ni implicará necesariamente el abandono completo de las formas urbanas históricas. El moderno sistema urbano ha mostrado su capacidad de ajustarse a los mayores cambios en el modo de urbanización sin quedar profundamente transfigurado por el proceso.

En los términos de la figura 11.3, la forma futura de la urbanización puede ser representada o bien por A (concentración urbana) o bien por B (creación de ciudades). Ambas posibilidades difieren de fases anteriores de urbanización en que la expansión en una direc-

ción, hacia ciudades más grandes o hacia más localidades urbanas, requerirá emigración desde la otra: en una sociedad casi completamente urbanizada eso es inevitable. En este sentido específico, la creación de ciudades ocurriría en un contexto único, que supondría un reto para el intérprete y el político: adaptar el concepto de ciudad a una realidad sin precedentes.

No siento deseos de especular acerca de si el curso futuro de la urbanización será mejor representado por A o bien por B, pero si el modo de la creación de ciudades debe pasar a ser dominante, sería estúpido interpretarlo como una «ruralización» o como un síntoma de decadencia postindustrial. Como en el pasado, podría estar asociado a un profundo proceso de renovación.

APÉNDICES

Apéndice 1

LA BASE EMPÍRICA

Todas las ciudades de al menos 10.000 habitantes durante el período 1500-1800

POBLACIONES REDONDEADAS AL MILLAR MÁS PRÓXIMO

Las ciudades son referenciadas alfabéticamente por territorios. El nombre completo de las ciudades aparece en el apéndice 2. Las ciudades son relacionadas allí en el mismo orden y pueden ser localizadas fácilmente usando el número de identificación. El código territorial, colocado después del nombre de la ciudad, corresponde a:

Código	Territorio	Código	Territorio
1	Escandinavia	9	Suiza
2	Inglaterra y Gales	10	Italia septentrional
3	Escocia	11	Italia central
4	Irlanda	12	Italia meridional
5	Holanda	13	España
6	Bélgica	14	Portugal
7	Alemania	15	Austria y Checoslovaquia
8	Francia	16	Polonia

Las columnas de población usan el siguiente código:
0 = poblaciones por debajo de 10.000 habitantes;
1-9 = poblaciones por debajo de 10.000 habitantes presentadas sólo a título informativo;
— = población desconocida.
Véase la siguiente sección para más información.

		Código	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	BERGEN	1	0	0	0	—	—	14	17
2	COPENHAGUE	1	—	—	—	23	70	93	101
3	ESTOCOLMO	1	0	0	—	40	45	60	75
4	GOTEMBURGO	1	0	0	0	4	6	8	13
5	KARLSKRONA	1	0	0	0	0	0	5	10
6	OSLO	1	0	0	0	0	0	7	12
7	BATH	2	0	0	0	1	3	9	32
8	BIRMINGHAM	2	0	1	2	4	7	24	69
9	BLACKBURN	2	0	0	0	0	0	4	12
10	BOLTON	2	0	0	0	0	0	4	13
11	BRISTOL	2	10	10	11	20	25	45	64
12	CAMBRIDGE	2	0	0	0	9	9	6	10
13	CARLISLE	2	0	0	0	0	4	4	10
14	COLCHESTER	2	5	0	0	10	10	9	12
15	COVENTRY	2	7	7	7	7	7	12	16
16	CHATHAM	2	0	0	1	0	5	5	11
17	CHESTER	2	0	0	0	8	10	13	15
18	DERBY	2	0	0	0	0	0	6	11
19	EXETER	2	10	8	10	10	14	16	17
20	GREENWICH	2	0	0	0	0	0	—	14
21	HUDDERSFIELD	2	0	0	0	0	0	0	11
22	HULL, KINGSTON-UPON-	2	0	0	0	0	6	6	28
23	IPSWICH	2	0	0	0	—	8	12	11
24	KING'S LYNN	2	5	0	0	5	5	9	10
25	LEEDS	2	0	0	0	5	6	16	53
26	LEICESTER	2	4	3	5	5	6	8	17
27	LIVERPOOL	2	0	0	0	0	6	22	78
28	LONDRES	2	40	80	200	400	575	675	865
29	MANCHESTER	2	0	0	0	5	9	18	70
30	NEWCASTLE-UPON-TYNE	2	10	10	10	13	14	29	28
31	NORWICH	2	10	12	12	20	29	36	37
32	NOTTINGHAM	2	0	3	5	6	7	12	29
33	OLDHAM	2	0	0	0	0	0	0	12
34	OXFORD	2	5	0	0	9	8	8	12
35	PLYMOUTH	2	2	4	7	7	9	15	43
36	PORTSMOUTH	2	0	0	0	4	5	10	32
37	PRESTON	2	0	0	0	0	0	6	12
38	READING	2	0	0	0	0	0	7	10
39	SALFORD	2	0	0	0	0	0	0	14
40	SHEFFIELD	2	0	0	2	0	10	12	46
41	SHREWSBURY	2	5	0	0	0	10	13	15

		Código	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
42	STOCKPORT	2	0	0	0	0	0	3	15
43	SUNDERLAND	2	0	0	0	0	5	10	24
44	WARRINGTON	2	0	0	0	0	0	4	11
45	WENLOCK	2	0	0	0	0	0	—	15
46	WIGAN	2	0	0	0	0	0	4	11
47	WOLVERHAMPTON	2	0	2	0	4	0	7	13
48	WORCESTER	2	0	3	6	8	9	10	11
49	YARMOUTH	2	5	0	0	10	10	10	15
50	YORK	2	8	8	12	12	11	11	16
51	ABERDEEN	3	0	0	7	0	6	16	27
52	DUNDEE	3	0	0	7	—	—	12	26
53	EDIMBURGO	3	—	—	30	35	40	57	82
54	GLASGOW	3	0	0	2	—	13	24	77
55	GREENOCK	3	0	0	0	0	0	4	17
56	INVERNESS	3	0	0	0	0	0	10	15
57	PAISLEY	3	0	0	0	0	0	7	17
58	PERTH	3	0	0	5	0	0	9	15
59	BELFAST	4	0	0	0	0	2	9	24
60	CORK	4	0	0	2	2	25	58	75
61	DUBLÍN	4	0	5	5	17	60	90	168
62	GALWAY	4	0	0	4	0	5	0	12
63	KILKENNY	4	0	0	0	0	7	0	16
64	LIMERICK	4	0	0	3	0	11	—	39
65	NEWRY	4	0	0	0	0	0	0	15
66	WATERFORD	4	0	0	2	0	5	—	20
67	ALKMAAR	5	5	8	11	15	12	8	8
68	AMSTERDAM	5	14	30	65	175	200	210	217
69	ARNHEM	5	6	6	7	7	6	6	10
70	DELFT	5	14	14	20	24	18	15	17
71	DORDRECHT	5	11	11	15	20	22	16	18
72	ENKHUIZEN	5	4	8	17	22	14	7	7
73	GOUDA	5	11	11	13	15	15	15	12
74	GRONINGA	5	14	19	19	20	20	21	24
75	HAARLEM	5	14	14	30	38	33	27	21
76	LA HAYA	5	7	6	10	18	33	38	38
77	'S HERTOGENBOSCH	5	16	23	18	15	13	14	13
78	HOORN	5	6	8	12	16	13	10	10
79	LEEUWARDEN	5	4	7	11	15	15	14	16
80	LEIDEN	5	14	12	25	67	55	38	31
81	MAASTRICHT	5	10	10	12	18	26	18	18
82	MIDDELBURG	5	0	7	20	30	25	24	20

	Código	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
83 NIMEGA	5	12	12	12	11	11	11	13
84 ROTTERDAM	5	5	7	13	30	48	44	57
85 UTRECHT	5	20	25	25	30	30	25	32
86 ZAANDAM	5	7	10	16	24	26	28	25
87 ZWOLLE	5	0	0	0	0	10	12	12
88 AALST	6	0	7	7	7	8	8	11
89 AMBERES	6	40	90	47	70	70	46	60
90 BRUJAS	6	30	35	27	34	38	28	32
91 BRUSELAS	6	35	40	50	69	80	60	74
92 DUNKERQUE	6	0	0	—	—	11	15	21
93 GANTE	6	40	50	31	46	51	40	51
94 IEPER (YPRÈS)	6	10	10	—	13	11	11	12
95 KORTRIJK (COURTRAI)	6	5	0	0	—	—	12	14
96 LIEJA	6	20	—	—	35	45	57	55
97 LIER	6	0	0	0	0	5	6	11
98 LILLE	6	25	28	33	40	55	63	59
99 LOKEREN	6	0	0	0	0	0	0	11
100 LOVAINA	6	17	15	9	13	14	15	21
101 MALINAS	6	25	25	11	20	22	18	20
102 MONS	6	15	15	—	13	14	17	18
103 NAMUR	6	0	0	—	11	—	—	16
104 OSTENDE	6	0	0	0	0	0	0	11
105 SINT NIKLAAS	6	0	0	2	4	6	8	11
106 TOURNAI	6	25	25	20	20	29	21	23
107 VALENCIENNES	6	—	15	15	18	19	16	17
108 ALTONA	7	0	0	2	3	12	15	23
109 ANSBACH	7	0	0	0	0	4	6	12
110 AQUISGRÁN	7	15	—	—	12	15	—	24
111 AUGSBURGO	7	20	45	48	21	21	—	28
112 BAMBERG	7	0	10	12	7	10	12	17
113 BARMEN	7	0	0	0	2	2	4	13
114 BAUTZEN	7	0	5	0	0	0	8	11
115 BERLÍN	7	12	—	25	12	55	90	150
116 BONN	7	0	0	0	0	0	0	11
117 BRANDEMBURGO	7	0	0	0	0	0	0	12
118 BREMA	7	18	—	—	—	27	28	36
119 BRESLAU (WROCLAW)	7	25	35	30	—	—	55	54
120 BRUNSWICK	7	18	16	16	16	—	21	27
121 COLONIA	7	30	35	40	45	42	43	42
122 CHEMNITZ (KARL-MARX-STADT)	7	0	4	5	0	4	11	11

		Código	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
123	DANZIG (GDANSK)	7	20	26	50	70	50	46	40
124	DRESDE	7	5	8	12	15	40	52	55
125	DÜSSELDORF	7	2	0	0	5	5	—	20
126	ELBERFELD	7	0	0	0	2	3	0	10
127	ELBING (ELBLAG)	7	10	15	15	10	16	16	17
128	EMDEN	7	0	—	—	14	10	8	12
129	ERFURT	7	15	18	19	15	17	17	17
130	FLENSBURG	7	0	0	0	0	0	—	13
131	FRANKFURT DEL MAIN	7	12	12	18	17	28	32	35
132	FRANKFURT DEL ODER	7	11	11	13	2	9	9	12
133	FRIBURGO	7	5	0	10	6	0	0	9
134	FÜRTH	7	0	0	0	0	5	0	12
135	GOTHA	7	0	0	0	0	0	—	11
136	HALBERSTADT	7	0	0	0	0	0	—	12
137	HALLE	7	—	—	—	—	—	—	19
138	HAMBURGO	7	14	29	40	75	70	75	100
139	HANAU	7	0	0	0	0	0	11	12
140	HANNOVER	7	0	6	7	9	11	17	17
141	HEIDELBERG	7	0	0	0	4	0	10	9
142	HILDESHEIM	7	11	0	0	0	0	0	12
143	KASSEL	7	0	0	6	0	10	19	18
144	KÖNIGSBERG (KALI-NINGRAD)	7	8	14	—	—	35	60	59
145	LEIPZIG	7	10	10	14	11	20	35	32
146	LÜBECK	7	24	25	23	31	—	—	23
147	LUNEBURGO	7	0	0	0	0	0	0	10
148	MAGDEBURGO	7	18	40	40	5	10	18	37
149	MAGUNCIA	7	6	—	20	10	20	24	22
150	MANNHEIM	7	0	0	0	1	13	20	22
151	MUNICH	7	13	16	20	10	21	32	34
152	MÜNSTER	7	0	0	11	0	7	9	14
153	NUREMBERG	7	36	40	40	25	40	30	27
154	POTSDAM	7	0	0	0	0	2	15	27
155	QUEDLINBURG	7	0	0	0	0	0	0	11
156	RATISBONA	7	—	—	—	—	—	—	23
157	ROSTOCK	7	0	0	0	0	0	0	14
158	SOEST	7	12	15	10	5	5	5	5
159	STETTIN (SZCZECIN)	7	9	13	12	6	6	12	23
160	STRALSUND	7	0	0	0	0	0	—	11
161	STUTTGART	7	0	10	9	5	13	17	20
162	ULM	7	17	19	21	14	—	15	13

		Código	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
163	WURZBURGO	7	10	9	10	11	14	15	16
164	ABBEVILLE	8	—	—	—	—	15	15	18
165	AGEN	8	0	0	—	—	10	10	10
166	AIX-EN-PROVENCE	8	—	—	—	—	28	25	19
167	ALBI	8	0	0	0	—	10	8	10
168	ALENÇON	8	—	—	—	—	12	12	13
169	AMIENS	8	—	—	—	27	30	33	36
170	ANGERS	8	—	—	25	32	27	23	25
171	ANGULEMA	8	0	0	0	0	0	0	14
172	ARLES	8	—	11	15	25	20	23	20
173	ARRAS	8	11	—	—	—	15	17	19
174	AUXERRE	8	0	0	0	0	0	0	12
175	AVIÑÓN	8	—	—	—	—	23	22	21
176	BAYEUX	8	0	0	6	8	7	8	10
177	BAYONA	8	0	0	0	0	0	0	12
178	BEAUVAIS	8	—	—	—	—	12	12	13
179	BESANÇON	8	8	10	11	13	17	21	24
180	BEZIERS	8	—	—	—	—	12	13	14
181	BLOIS	8	—	—	—	—	11	11	11
182	BOULOGNE	8	2	0	0	0	0	—	12
183	BOURGES	8	—	0	—	—	15	25	18
184	BREST	8	0	0	0	0	7	20	22
185	BURDEOS	8	20	20	40	40	50	67	88
186	CAEN	8	—	—	—	—	27	35	34
187	CAHORS	8	0	0	0	0	0	0	10
188	CAMBRAI	8	—	—	12	12	12	12	14
189	CARCASONA	8	0	0	—	—	11	12	14
190	CASTRES	8	0	0	0	0	9	9	13
191	CLERMONT-FERRAND	8	0	0	0	—	12	24	30
192	COLMAR	8	5	0	0	8	7	0	13
193	CHALONS-SUR-MARNE	8	—	—	—	—	11	15	11
194	CHALONS-SUR-SAÔNE	8	0	0	0	0	0	0	11
195	CHARTRES	8	0	0	—	—	12	10	12
196	CHERBURGO	8	0	0	0	0	4	5	14
197	DIEPPE	8	0	0	—	—	15	18	17
198	DIJON	8	13	—	—	20	22	22	22
199	DOUAI	8	—	—	—	—	13	21	18
200	ESTRASBURGO	8	20	24	28	23	30	40	48
201	FALAISE	8	0	0	0	0	9	0	10
202	GRENOBLE	8	0	—	—	—	20	24	23
203	LE HAVRE	8	0	0	0	0	9	14	19

		Código	1500	1550	1600	1650	1700	175[illegible]	1800
204	LAVAL	8	—	—	—	—	10	10	12
205	LIMOGES	8	—	—	—	—	12	18	16
206	LISIEUX	8	0	0	0	0	0	0	11
207	LORIENT	8	0	0	0	0	0	0	15
208	LYON	8	50	70	40	75	97	114	100
209	MACON	8	0	0	0	0	0	0	10
210	LE MANS	8	—	—	—	—	17	16	18
211	MARSELLA	8	—	30	40	66	75	68	78
212	METZ	8	15	—	19	15	22	29	39
213	MONTAUBAN	8	—	—	—	—	18	16	19
214	MONTPELLIER	8	6	—	—	—	25	35	31
215	MOULINS	8	0	—	—	—	11	11	13
216	NANCY	8	0	4	8	5	15	22	29
217	NANTES	8	14	19	25	40	42	57	74
218	NEVERS	8	0	0	0	0	0	0	11
219	NIMES	8	0	—	10	15	19	30	40
220	NIORT	8	0	0	0	0	0	0	14
221	ORLEANS	8	—	—	—	—	30	37	43
222	PARÍS	8	100	130	220	430	510	576	581
223	PERPIÑÁN	8	0	0	0	0	0	0	13
224	POITIERS	8	—	—	—	—	18	18	20
225	LE PUY	8	0	0	0	—	10	10	12
226	REIMS	8	—	—	—	—	25	30	31
227	RENNES	8	12	—	22	—	30	30	28
228	RIOM	8	0	0	0	0	0	0	13
229	ROCHEFORT	8	0	0	0	0	10	0	15
230	LA ROCHELA	8	—	—	23	17	14	16	18
231	RUÁN	8	40	65	60	82	64	67	81
232	SAINT-ÉTIENNE	8	0	0	0	0	0	—	18
233	SAINT-MALO	8	4	0	10	15	25	15	17
234	SAINT-OMER	8	11	0	0	—	15	—	20
235	SAN QUINTÍN	8	0	0	0	0	0	0	10
236	TOLÓN	8	0	0	10	20	25	26	32
237	TOULOUSE	8	35	40	—	42	38	45	45
238	TOURS	8	—	—	—	—	30	22	23
239	TROYES	8	—	—	—	—	21	18	21
240	VERSALLES	8	0	0	0	5	25	30	27
241	VIENNE	8	0	0	0	0	7	9	10
242	BASILEA	9	9	9	10	10	11	14	16
243	BERNA	9	3	5	0	0	0	11	11
244	GINEBRA	9	10	12	15	12	17	23	26

		Código	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
245	ZURICH	9	5	5	7	8	11	12	10
246	ALESSANDRIA	10	0	8	14	0	0	12	19
247	ASTI	10	0	8	10	—	10	13	11
248	BÉRGAMO	10	—	18	23	—	25	29	28
249	BRESCIA	10	49	41	42	25	35	29	28
250	COMO	10	10	10	12	9	—	14	14
251	CREMA	10	—	11	14	7	0	9	9
252	CREMONA	10	40	34	37	15	22	24	25
253	CUNEO	10	0	6	11	—	—	13	18
254	CHIOGGIA	10	0	0	9	0	—	19	19
255	FOSSANO	10	0	9	10	—	—	12	14
256	GÉNOVA	10	60	65	71	90	80	87	91
257	LODI	10	0	9	14	—	—	14	16
258	MANTUA	10	28	38	31	14	21	24	26
259	MILÁN	10	100	69	120	100	124	124	135
260	MÓDENA	10	18	16	21	15	19	18	22
261	MONDOVI	10	0	0	11	0	0	7	18
262	MONZA	10	—	—	12	—	—	—	12
263	NIZA	10	—	—	16	—	15	16	13
264	NOVARA	10	0	7	0	0	0	9	12
265	PADUA	10	27	32	36	25	30	31	32
266	PARMA	10	19	25	33	19	35	35	34
267	PAVÍA	10	16	13	18	19	20	24	24
268	PIACENZA	10	—	27	33	17	—	31	28
269	REGGIO DE EMILIA	10	—	13	11	10	15	16	18
270	SAVIGLIANO	10	0	0	10	—	—	11	13
271	TREVISO	10	—	12	14	9	—	10	11
272	TRIESTE	10	—	—	—	—	—	—	24
273	TURÍN	10	0	14	24	37	42	57	82
274	UDINE	10	—	15	14	—	—	14	16
275	VENECIA	10	100	158	139	120	138	149	138
276	VERCELLI	10	0	9	10	0	0	8	13
277	VERONA	10	38	52	49	30	41	43	41
278	VICENZA	10	—	21	37	25	26	28	29
279	VIGEVANO	10	0	7	8	0	0	9	12
280	ANCONA	11	0	0	0	10	9	10	15
281	BOLONIA	11	55	62	63	59	63	69	71
282	FERRARA	11	—	42	33	25	27	30	30
283	FLORENCIA	11	70	60	70	70	72	74	81
284	LIORNA	11	0	0	4	12	16	32	53
285	LUCCA	11	—	24	24	25	23	21	17

		Código	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
286	PERUSA	11	13	20	20	16	16	14	15
287	PISA	11	—	10	15	13	13	14	15
288	ROMA	11	55	45	105	124	138	156	163
289	SIENA	11	15	10	19	19	19	15	16
290	VITERBO	11	12	—	—	11	12	13	13
291	ACIREALE	12	0	0	14	9	12	13	15
292	AGRIGENTO	12	—	13	10	9	11	18	18
293	ALTAMURA	12	0	0	—	0	—	—	18
294	BARI	12	8	8	15	15	13	18	18
295	CAGLIARI	12	0	0	0	12	17	19	18
296	CALTAGIRONE	12	0	10	13	11	12	17	20
297	CALTANISSETA	12	0	7	10	10	15	15	16
298	CASTELVETRANO	12	0	7	13	15	12	8	15
299	CASTROGIOVANNI	12	—	15	14	11	9	10	11
300	CATANIA	12	14	22	28	11	16	26	45
301	FOGGIA	12	0	0	0	0	—	—	13
302	LECCE	12	15	26	32	16	—	—	20
303	MARSALA	12	0	0	9	11	14	15	21
304	MASCALI	12	0	0	0	0	0	11	14
305	MAZZARINO	12	0	0	0	0	8	11	11
306	MESINA	12	25	—	50	50	40	37	44
307	MODICA/POZZALLO	12	—	15	18	16	19	20	20
308	MONOPOLI	12	—	—	—	—	—	—	17
309	NÁPOLES	12	150	212	281	176	216	305	427
310	NICOSIA	12	—	17	21	12	12	12	12
311	NOTO	12	0	0	8	10	7	11	11
312	PALERMO	12	55	70	105	129	100	118	139
313	PIAZZA (ENNA)	12	—	12	20	14	9	12	12
314	RAGUSA	12	0	0	9	9	9	12	17
315	REGGIO DE CALABRIA	12	—	—	—	—	—	—	—
316	SASSARI	12	13	—	14	—	14	15	17
317	SIRACUSA	12	—	12	12	14	17	18	16
318	TARENTO	12	12	21	17	—	—	—	17
319	TERMINI	12	—	—	10	9	7	10	14
320	TRAPANI	12	—	16	17	19	17	17	25
321	ALCALÁ LA REAL	13	—	—	10	—	—	—	12
322	ALCÁZAR DE SAN JUAN	13	—	20	10	—	—	—	10
323	ALICANTE	13	0	0	11	11	0	0	13
324	ANDÚJAR	13	—	—	12	—	—	—	10
325	ANTEQUERA	13	—	10	16	19	—	—	15
326	ARACENA	13	—	6	10	7	0	—	10

		Código	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
327	ÁVILA	13	—	16	14	6	5	0	0
328	BADAJOZ	13	—	—	11	—	—	—	10
329	BAEZA	13	—	18	21	12	7	—	10
330	BARCELONA	13	29	35	43	44	43	50	115
331	BILBAO	13	0	0	0	0	6	7	11
332	BURGOS	13	0	22	13	3	9	0	9
333	CÁDIZ	13	2	0	5	7	23	60	70
334	CARTAGENA	13	4	0	8	—	12	—	33
335	CÓRDOBA	13	27	33	45	32	28	—	40
336	CUENCA	13	—	14	25	0	0	0	0
337	ÉCIJA	13	—	17	22	20	10	—	28
338	GRANADA	13	70	—	69	—	—	—	55
339	JAÉN	13	—	22	22	18	20	22	28
340	JEREZ DE LA FRONTERA	13	—	18	27	17	13	—	35
341	LUCENA	13	—	—	18	—	—	—	18
342	MADRID	13	0	30	49	130	110	109	167
343	MÁLAGA	13	—	13	13	—	30	32	36
344	MEDINA DEL CAMPO	13	—	16	14	3	5	0	0
345	MEDINA DE RIOSECO	13	—	11	10	6	7	0	0
346	MORÓN DE LA FRONTERA	13	—	—	8	0	0	0	11
347	MURCIA	13	10	13	17	20	25	32	40
348	OCAÑA	13	—	—	13	—	0	0	0
349	ORIHUELA	13	0	—	10	—	—	—	19
350	OSUNA	13	—	—	10	—	—	—	14
351	PALENCIA	13	—	8	12	4	4	0	10
352	PALMA DE MALLORCA	13	—	—	23	—	—	—	29
353	RONDA	13	—	8	8	—	—	—	15
354	SALAMANCA	13	—	20	25	15	12	—	9
355	SANTIAGO DE COMPOSTELA	13	4	1	1	10	—	—	25
356	SEGOVIA	13	—	22	28	16	8	0	0
357	SEVILLA	13	25	65	90	60	96	66	96
358	TOLEDO	13	—	30	50	20	20	—	25
359	ÚBEDA	13	—	13	19	12	10	—	14
360	UTRERA	13	0	—	11	11	8	—	0
361	VALENCIA	13	40	37	65	52	50	—	80
362	VALLADOLID	13	—	45	40	15	18	19	21
363	ZARAGOZA	13	—	18	25	30	30	—	40
364	COIMBRA	14	0	0	—	15	—	12	15
365	ELVAS	14	—	—	—	17	—	—	—

		Código	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
366	ÉVORA	14	—	—	—	17	—	15	—
367	LISBOA	14	30	98	100	130	165	148	180
368	OPORTO	14	—	13	15	20	25	21	30
369	BRNO (BRÜNN)	15	0	0	0	9	—	15	23
370	GRAZ	15	5	0	8	—	—	20	31
371	INNSBRUCK	15	4	5	5	6	7	8	10
372	KLAGENFURT	15	0	0	4	0	0	7	10
373	LINZ	15	0	0	3	0	0	10	17
374	PRAGA	15	—	—	—	—	39	59	77
375	SALZBURGO	15	—	—	10	10	13	15	11
376	VIENA	15	20	—	50	60	114	175	231
377	CRACOVIA	16	0	0	0	0	—	—	24
378	POZNAN	16	0	0	0	0	0	0	16
379	VARSOVIA	16	0	10	15	20	15	23	63

CIUDADES IDENTIFICADAS POR CATEGORÍAS DIMENSIONALES

A lo largo de este estudio se emplean las siguientes categorías dimensionales:

Código	Límites inferior y superior
0	Menos de 10.000 (sólo se incluyen las ciudades que en algún momento alcanzan el umbral de 10.000 habitantes)
1	10.000 - 19.900
2	20.000 - 39.900
3	40.000 - 79.900
4	80.000 - 159.900
5	160.000 - 319.900
6	320.000 y más

		Código	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	BERGEN	1	0	0	0	0	0	1	1
2	COPENHAGUE	1	1	1	1	2	3	4	4
3	ESTOCOLMO	1	0	0	1	3	3	3	3
4	GOTEMBURGO	1	0	0	0	0	0	0	1
5	KARLSKRONA	1	0	0	0	0	0	0	1
6	OSLO	1	0	0	0	0	0	0	1
7	BATH	2	0	0	0	0	0	0	2
8	BIRMINGHAM	2	0	0	0	0	0	2	3
9	BLACKBURN	2	0	0	0	0	0	0	1
10	BOLTON	2	0	0	0	0	0	0	1
11	BRISTOL	2	1	1	1	2	2	3	3
12	CAMBRIDGE	2	0	0	0	0	0	0	1
13	CARLISLE	2	0	0	0	0	0	0	1
14	COLCHESTER	2	0	0	0	1	1	0	1
15	COVENTRY	2	0	0	0	0	0	1	1
16	CHATHAM	2	0	0	0	0	0	0	1
17	CHESTER	2	0	0	0	0	1	1	1
18	DERBY	2	0	0	0	0	0	0	1
19	EXETER	2	1	0	1	1	1	1	1
20	GREENWICH	2	0	0	0	0	0	0	1
21	HUDDERSFIELD	2	0	0	0	0	0	0	1
22	HULL, KINGSTON-UPON-	2	0	0	0	0	0	0	2
23	IPSWICH	2	0	0	0	0	0	1	1
24	KING'S LYNN	2	0	0	0	0	0	0	1
25	LEEDS	2	0	0	0	0	0	1	3
26	LEICESTER	2	0	0	0	0	0	0	1
27	LIVERPOOL	2	0	0	0	0	0	2	3
28	LONDRES	2	3	4	5	6	6	6	6
29	MANCHESTER	2	0	0	0	0	0	1	3
30	NEWCASTLE-UPON-TYNE	2	1	1	1	1	1	2	2
31	NORWICH	2	1	1	1	2	2	2	2
32	NOTTINGHAM	2	0	0	0	0	0	1	2
33	OLDHAM	2	0	0	0	0	0	0	1
34	OXFORD	2	0	0	0	0	0	0	1
35	PLYMOUTH	2	0	0	0	0	0	1	3
36	PORTSMOUTH	2	0	0	0	0	0	1	2
37	PRESTON	2	0	0	0	0	0	0	1
38	READING	2	0	0	0	0	0	0	1
39	SALFORD	2	0	0	0	0	0	0	1
40	SHEFFIELD	2	0	0	0	0	1	1	3
41	SHREWSBURY	2	0	0	0	0	1	1	1

		Código	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
42	STOCKPORT	2	0	0	0	0	0	0	1
43	SUNDERLAND	2	0	0	0	0	0	1	2
44	WARRINGTON	2	0	0	0	0	0	0	1
45	WENLOCK	2	0	0	0	0	0	0	1
46	WIGAN	2	0	0	0	0	0	0	1
47	WOLVERHAMPTON	2	0	0	0	0	0	0	1
48	WORCESTER	2	0	0	0	0	0	1	1
49	YARMOUTH	2	0	0	0	1	1	1	1
50	YORK	2	0	0	1	1	1	1	1
51	ABERDEEN	3	0	0	0	0	0	1	2
52	DUNDEE	3	0	0	0	0	0	1	2
53	EDIMBURGO	3	1	1	2	2	3	3	4
54	GLASGOW	3	0	0	0	0	1	2	3
55	GREENOCK	3	0	0	0	0	0	0	1
56	INVERNESS	3	0	0	0	0	0	1	1
57	PAISLEY	3	0	0	0	0	0	0	1
58	PERTH	3	0	0	0	0	0	0	1
59	BELFAST	4	0	0	0	0	0	0	2
60	CORK	4	0	0	0	0	2	3	3
61	DUBLÍN	4	0	0	0	1	3	4	5
62	GALWAY	4	0	0	0	0	0	0	1
63	KILKENNY	4	0	0	0	0	0	0	1
64	LIMERICK	4	0	0	0	0	1	1	2
65	NEWRY	4	0	0	0	0	0	0	1
66	WATERFORD	4	0	0	0	0	0	0	2
67	ALKMAAR	5	0	0	1	1	1	0	0
68	AMSTERDAM	5	1	2	3	5	5	5	5
69	ARNHEM	5	0	0	0	0	0	0	1
70	DELFT	5	1	1	2	2	1	1	1
71	DORDRECHT	5	1	1	1	2	2	1	1
72	ENKHUIZEN	5	0	0	1	2	1	0	0
73	GOUDA	5	1	1	1	1	1	1	1
74	GRONINGA	5	1	1	1	2	2	2	2
75	HAARLEM	5	1	1	2	2	2	2	2
76	LA HAYA	5	0	0	1	1	2	2	2
77	'S HERTOGENBOSCH	5	1	2	1	1	1	1	1
78	HOORN	5	0	0	1	1	1	1	1
79	LEEUWARDEN	5	0	0	1	1	1	1	1
80	LEIDEN	5	1	1	2	3	3	2	2
81	MAASTRICHT	5	1	1	1	1	2	1	1
82	MIDDELBURG	5	0	0	2	2	2	2	2

		Código	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
83	NIMEGA	5	1	1	1	1	1	1	1
84	ROTTERDAM	5	0	0	1	2	3	3	3
85	UTRECHT	5	2	2	2	2	2	2	2
86	ZAANDAM	5	0	1	1	2	2	2	2
87	ZWOLLE	5	0	0	0	0	1	1	1
88	AALST	6	0	0	0	0	0	0	1
89	AMBERES	6	3	4	3	3	3	3	3
90	BRUJAS	6	2	2	2	2	2	2	2
91	BRUSELAS	6	2	3	3	3	4	3	3
92	DUNKERQUE	6	0	0	1	1	1	1	2
93	GANTE	6	3	3	2	3	3	3	3
94	IEPER (YPRÈS)	6	1	1	1	1	1	1	1
95	KORTRIJK (COURTRAI)	6	0	0	0	0	1	1	1
96	LIEJA	6	2	2	2	2	3	3	3
97	LIER	6	0	0	0	0	0	0	1
98	LILLE	6	2	2	2	3	3	3	3
99	LOKEREN	6	0	0	0	0	0	0	1
100	LOVAINA	6	1	1	0	1	1	1	2
101	MALINAS	6	2	2	1	2	2	1	2
102	MONS	6	1	1	1	1	1	1	1
103	NAMUR	6	0	0	0	1	1	1	1
104	OSTENDE	6	0	0	0	0	0	0	1
105	SINT NIKLAAS	6	0	0	0	0	0	0	1
106	TOURNAI	6	2	2	2	2	2	2	2
107	VALENCIENNES	6	1	1	1	1	1	1	1
108	ALTONA	7	0	0	0	0	1	1	2
109	ANSBACH	7	0	0	0	0	0	0	1
110	AQUISGRÁN	7	1	1	1	1	1	1	2
111	AUGSBURGO	7	2	3	3	2	2	2	2
112	BAMBERG	7	0	1	1	0	1	1	1
113	BARMEN	7	0	0	0	0	0	0	1
114	BAUTZEN	7	0	0	0	0	0	0	1
115	BERLÍN	7	1	1	2	1	3	4	4
116	BONN	7	0	0	0	0	0	0	1
117	BRANDEMBURGO	7	0	0	0	0	0	0	1
118	BREMA	7	1	1	2	2	2	2	2
119	BRESLAU (WROCLAW)	7	2	2	2	2	2	3	3
120	BRUNSWICK	7	1	1	1	1	1	2	2
121	COLONIA	7	2	2	3	3	3	3	3
122	CHEMNITZ (KARL-MARX-STADT)	7	0	0	0	0	0	1	1

		Código	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
123	DANZIG (GDANSK)	7	2	2	3	3	3	3	3
124	DRESDE	7	0	0	1	1	3	3	3
125	DÜSSELDORF	7	0	0	0	0	0	1	2
126	ELBERFELD	7	0	0	0	0	0	0	1
127	ELBING (ELBLAG)	7	1	1	1	1	1	1	1
128	EMDEN	7	0	1	1	1	1	0	1
129	ERFURT	7	1	1	1	1	1	1	1
130	FLENSBURG	7	0	0	0	0	0	0	1
131	FRANKFURT DEL MAIN	7	1	1	1	1	2	2	2
132	FRANKFURT DEL ODER	7	1	1	1	0	0	0	1
133	FRIBURGO	7	0	0	1	0	0	0	0
134	FÜRTH	7	0	0	0	0	0	0	1
135	GOTHA	7	0	0	0	0	0	0	1
136	HALBERSTADT	7	0	0	0	0	0	0	1
137	HALLE	7	0	0	0	0	0	0	1
138	HAMBURGO	7	1	2	3	3	3	3	4
139	HANAU	7	0	0	0	0	0	1	1
140	HANNOVER	7	0	0	0	0	1	1	1
141	HEIDELBERG	7	0	0	0	0	0	1	0
142	HILDESHEIM	7	1	0	0	0	0	0	1
143	KASSEL	7	0	0	0	0	1	1	1
144	KÖNIGSBERG (KALININGRAD)	7	0	1	2	2	2	3	3
145	LEIPZIG	7	1	1	1	1	2	2	2
146	LÜBECK	7	2	2	2	2	2	2	2
147	LUNEBURGO	7	0	0	0	0	0	0	1
148	MAGDEBURGO	7	1	3	3	0	1	1	2
149	MAGUNCIA	7	0	1	2	1	2	2	2
150	MANNHEIM	7	0	0	0	0	1	2	2
151	MUNICH	7	1	1	2	1	2	2	2
152	MÜNSTER	7	0	0	1	0	0	0	1
153	NUREMBERG	7	2	3	3	2	3	2	2
154	POTSDAM	7	0	0	0	0	0	1	2
155	QUEDLINBURG	7	0	0	0	0	0	0	1
156	RATISBONA	7	1	1	1	1	1	1	2
157	ROSTOCK	7	0	0	0	0	0	0	1
158	SOEST	7	1	1	1	0	0	0	0
159	STETTIN (SZCZECIN)	7	0	1	1	0	0	1	2
160	STRALSUND	7	0	0	0	0	0	0	1
161	STUTTGART	7	0	1	0	0	1	1	2
162	ULM	7	1	1	2	1	1	1	1

		Código	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
163	WURZBURGO	7	1	0	1	1	1	1	1
164	ABBEVILLE	8	0	0	1	1	1	1	1
165	AGEN	8	0	0	0	0	1	1	1
166	AIX-EN-PROVENCE	8	1	2	2	2	2	2	1
167	ALBI	8	0	0	0	1	1	0	1
168	ALENÇON	8	0	0	1	1	1	1	1
169	AMIENS	8	2	2	2	2	2	2	2
170	ANGERS	8	2	2	2	2	2	2	2
171	ANGULEMA	8	0	0	0	0	0	0	1
172	ARLES	8	1	1	1	2	2	2	2
173	ARRAS	8	1	1	1	1	1	1	1
174	AUXERRE	8	0	0	0	0	0	0	1
175	AVIÑÓN	8	2	2	2	2	2	2	2
176	BAYEUX	8	0	0	0	0	0	0	1
177	BAYONA	8	0	0	0	0	0	0	1
178	BEAUVAIS	8	1	1	1	1	1	1	1
179	BESANÇON	8	0	1	1	1	1	2	2
180	BEZIERS	8	1	1	1	1	1	1	1
181	BLOIS	8	1	1	1	1	1	1	1
182	BOULOGNE	8	0	0	0	0	0	0	1
183	BOURGES	8	0	0	1	1	1	2	1
184	BREST	8	0	0	0	0	0	2	2
185	BURDEOS	8	2	2	3	3	3	3	4
186	CAEN	8	2	2	2	2	2	2	2
187	CAHORS	8	0	0	0	0	0	0	1
188	CAMBRAI	8	1	1	1	1	1	1	1
189	CARCASONA	8	0	0	0	0	1	1	1
190	CASTRES	8	0	0	0	0	0	0	1
191	CLERMONT-FERRAND	8	0	0	0	0	1	2	2
192	COLMAR	8	0	0	0	0	0	0	1
193	CHALONS-SUR-MARNE	8	0	0	0	0	1	1	1
194	CHALONS-SUR-SAÔNE	8	0	0	0	0	0	0	1
195	CHARTRES	8	0	0	1	1	1	1	1
196	CHERBURGO	8	0	0	0	0	0	0	1
197	DIEPPE	8	0	0	1	1	1	1	1
198	DIJON	8	1	1	2	2	2	2	2
199	DOUAI	8	1	1	1	1	1	2	1
200	ESTRASBURGO	8	2	2	2	2	2	3	3
201	FALAISE	8	0	0	0	0	0	0	1
202	GRENOBLE	8	0	1	1	1	2	2	2
203	LE HAVRE	8	0	0	0	0	0	1	1

		Código	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
204	LAVAL	8	0	0	0	0	1	1	1
205	LIMOGES	8	1	1	1	1	1	1	1
206	LISIEUX	8	0	0	0	0	0	0	1
207	LORIENT	8	0	0	0	0	0	0	1
208	LYON	8	3	3	3	3	4	4	4
209	MACON	8	0	0	0	0	0	0	1
210	LE MANS	8	0	0	1	1	1	1	1
211	MARSELLA	8	2	2	3	3	3	3	3
212	METZ	8	1	1	1	1	2	2	2
213	MONTAUBAN	8	1	1	1	1	1	1	1
214	MONTPELLIER	8	0	1	2	2	2	2	2
215	MOULINS	8	0	0	0	0	1	1	1
216	NANCY	8	0	0	0	0	1	2	2
217	NANTES	8	1	1	2	3	3	3	3
218	NEVERS	8	0	0	0	0	0	0	1
219	NIMES	8	0	0	1	1	1	2	3
220	NIORT	8	0	0	0	0	0	0	1
221	ORLEANS	8	2	2	2	2	2	2	3
222	PARÍS	8	4	4	5	6	6	6	6
223	PERPIÑÁN	8	0	0	0	0	0	0	1
224	POITIERS	8	1	1	1	1	1	1	2
225	LE PUY	8	0	0	0	0	1	1	1
226	REIMS	8	1	1	2	2	2	2	2
227	RENNES	8	1	1	2	2	2	2	2
228	RIOM	8	0	0	0	0	0	0	1
229	ROCHEFORT	8	0	0	0	0	1	0	1
230	LA ROCHELA	8	1	1	2	1	1	1	1
231	RUÁN	8	3	3	3	4	3	3	4
232	SAINT-ÉTIENNE	8	0	0	0	0	0	0	1
233	SAINT-MALO	8	0	0	1	1	2	1	1
234	SAINT-OMER	8	1	0	0	0	1	1	2
235	SAN QUINTÍN	8	0	0	0	0	0	0	1
236	TOLÓN	8	0	0	1	2	2	2	2
237	TOULOUSE	8	2	3	3	3	2	3	3
238	TOURS	8	1	1	2	2	2	2	2
239	TROYES	8	1	1	1	1	2	1	2
240	VERSALLES	8	0	0	0	0	2	2	2
241	VIENNE	8	0	0	0	0	0	0	1
242	BASILEA	9	0	0	1	1	1	1	1
243	BERNA	9	0	0	0	0	0	1	1
244	GINEBRA	9	1	1	1	1	1	2	2

		Código	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
245	ZURICH	9	0	0	0	0	1	1	1
246	ALESSANDRIA	10	0	0	1	0	0	1	1
247	ASTI	10	0	0	1	0	1	1	1
248	BÉRGAMO	10	1	1	2	1	2	2	2
249	BRESCIA	10	3	3	3	2	2	2	2
250	COMO	10	1	1	1	0	1	1	1
251	CREMA	10	1	1	1	0	0	0	0
252	CREMONA	10	3	2	2	1	2	2	2
253	CUNEO	10	0	0	1	0	0	1	1
254	CHIOGGIA	10	0	0	0	0	1	1	1
255	FOSSANO	10	0	0	1	0	0	1	1
256	GÉNOVA	10	3	3	3	4	4	4	4
257	LODI	10	0	0	1	1	1	1	1
258	MANTUA	10	2	2	2	1	2	2	2
259	MILÁN	10	4	3	4	4	4	4	4
260	MÓDENA	10	1	1	2	1	1	1	2
261	MONDOVI	10	0	0	1	0	0	0	1
262	MONZA	10	1	1	1	0	0	1	1
263	NIZA	10	1	1	1	1	1	1	1
264	NOVARA	10	0	0	0	0	0	0	1
265	PADUA	10	2	2	2	2	2	2	2
266	PARMA	10	1	2	2	1	2	2	2
267	PAVÍA	10	1	1	1	1	2	2	2
268	PIACENZA	10	2	2	2	1	2	2	2
269	REGGIO DE EMILIA	10	1	1	1	1	1	1	1
270	SAVIGLIANO	10	0	0	1	0	0	1	1
271	TREVISO	10	1	1	1	0	0	1	1
272	TRIESTE	10	0	0	0	0	0	1	2
273	TURÍN	10	0	1	2	2	3	3	4
274	UDINE	10	1	1	1	1	1	1	1
275	VENECIA	10	4	4	4	4	4	4	4
276	VERCELLI	10	0	0	1	0	0	0	1
277	VERONA	10	2	3	3	2	3	3	3
278	VICENZA	10	1	2	2	2	2	2	2
279	VIGEVANO	10	0	0	0	0	0	0	1
280	ANCONA	11	0	0	0	1	0	1	1
281	BOLONIA	11	3	3	3	3	3	3	3
282	FERRARA	11	2	3	2	2	2	2	2
283	FLORENCIA	11	3	3	3	3	3	3	4
284	LIORNA	11	0	0	0	1	1	2	3
285	LUCCA	11	2	2	2	2	2	2	1

	Código	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
286 PERUSA	11	1	2	2	1	1	1	1
287 PISA	11	1	1	1	1	1	1	1
288 ROMA	11	3	3	4	4	4	4	5
289 SIENA	11	1	1	1	1	1	1	1
290 VITERBO	11	1	1	1	1	1	1	1
291 ACIREALE	12	0	0	1	0	1	1	1
292 AGRIGENTO	12	1	1	1	0	1	1	1
293 ALTAMURA	12	0	0	0	0	0	0	1
294 BARI	12	0	0	1	1	1	1	1
295 CAGLIARI	12	0	0	0	1	1	1	1
296 CALTAGIRONE	12	0	1	1	1	1	1	2
297 CALTANISSETA	12	0	0	1	1	1	1	1
298 CASTELVETRANO	12	0	0	1	1	1	0	1
299 CASTROGIOVANNI	12	1	1	1	1	0	1	1
300 CATANIA	12	1	2	2	1	1	2	3
301 FOGGIA	12	0	0	0	0	0	0	1
302 LECCE	12	1	2	2	1	1	1	2
303 MARSALA	12	0	0	0	1	1	1	2
304 MASCALI	12	0	0	0	0	0	1	1
305 MAZZARINO	12	0	0	0	0	0	1	1
306 MESINA	12	2	2	3	3	3	2	3
307 MODICA/POZZALLO	12	1	1	1	1	1	2	2
308 MONOPOLI	12	0	0	0	0	0	0	1
309 NÁPOLES	12	4	5	5	5	5	5	6
310 NICOSIA	12	1	1	2	1	1	1	1
311 NOTO	12	0	0	0	1	0	1	1
312 PALERMO	12	3	3	4	4	4	4	4
313 PIAZZA (ENNA)	12	1	1	2	1	0	1	1
314 RAGUSA	12	0	0	0	0	0	1	1
315 REGGIO DI CALABRIA	12	0	0	0	0	0	0	1
316 SASSARI	12	1	1	1	1	1	1	1
317 SIRACUSA	12	1	1	1	1	1	1	1
318 TARENTO	12	1	2	1	1	1	1	1
319 TERMINI	12	0	0	1	0	0	1	1
320 TRAPANI	12	1	1	1	1	1	1	2
321 ALCALÁ LA REAL	13	0	0	1	0	0	0	1
322 ALCÁZAR DE SAN JUAN	13	1	2	1	0	0	0	1
323 ALICANTE	13	0	0	1	1	0	0	1
324 ANDÚJAR	13	0	0	1	0	0	0	1
325 ANTEQUERA	13	0	1	1	1	1	1	1
326 ARACENA	13	0	0	1	0	0	0	1

		Código	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
327	ÁVILA	13	0	1	1	0	0	0	0
328	BADAJOZ	13	0	0	1	0	0	0	1
329	BAEZA	13	1	1	2	1	0	1	1
330	BARCELONA	13	2	2	3	3	3	3	4
331	BILBAO	13	0	0	0	0	0	0	1
332	BURGOS	13	0	2	1	0	0	0	0
333	CÁDIZ	13	0	0	0	0	2	3	3
334	CARTAGENA	13	0	0	0	0	1	2	2
335	CÓRDOBA	13	2	2	3	2	2	2	3
336	CUENCA	13	0	1	2	0	0	0	0
337	ÉCIJA	13	1	1	2	2	1	1	2
338	GRANADA	13	3	3	3	3	3	3	3
339	JAÉN	13	1	2	2	1	2	2	2
340	JEREZ DE LA FRONTERA	13	1	1	2	1	1	2	2
341	LUCENA	13	1	1	1	1	1	1	1
342	MADRID	13	0	2	3	4	4	4	5
343	MÁLAGA	13	0	1	1	1	2	2	2
344	MEDINA DEL CAMPO	13	1	1	1	0	0	0	0
345	MEDINA DE RIOSECO	13	1	1	1	0	0	0	0
346	MORÓN DE LA FRONTERA	13	0	0	0	0	0	0	1
347	MURCIA	13	1	1	1	2	2	2	3
348	OCAÑA	13	0	0	1	0	0	0	0
349	ORIHUELA	13	0	0	1	0	0	1	1
350	OSUNA	13	0	0	1	0	0	0	1
351	PALENCIA	13	0	0	1	0	0	0	1
352	PALMA DE MALLORCA	13	1	1	2	2	2	2	2
353	RONDA	13	0	0	0	0	0	0	1
354	SALAMANCA	13	1	2	2	1	1	1	0
355	SANTIAGO DE COMPOSTELA	13	0	0	0	1	1	1	2
356	SEGOVIA	13	1	2	2	1	0	0	0
357	SEVILLA	13	2	3	4	3	4	3	4
358	TOLEDO	13	2	2	3	2	2	2	2
359	ÚBEDA	13	0	1	1	1	1	1	1
360	UTRERA	13	0	0	1	1	0	0	0
361	VALENCIA	13	3	2	3	3	3	3	4
362	VALLADOLID	13	2	3	3	1	1	1	2
363	ZARAGOZA	13	1	1	2	2	2	2	3
364	COIMBRA	14	0	0	1	1	1	1	1
365	ELVAS	14	0	1	1	1	1	1	1

		Código	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
366	ÉVORA	14	0	1	1	1	1	1	1
367	LISBOA	14	2	4	4	4	5	4	5
368	OPORTO	14	0	1	1	2	2	2	2
369	BRNO (BRÜNN)	15	0	0	0	0	1	1	2
370	GRAZ	15	0	0	0	0	0	2	2
371	INNSBRUCK	15	0	0	0	0	0	0	1
372	KLAGENFURT	15	0	0	0	0	0	0	1
373	LINZ	15	0	0	0	0	0	1	1
374	PRAGA	15	2	2	2	2	2	3	3
375	SALZBURGO	15	1	1	1	1	1	1	1
376	VIENA	15	2	2	3	3	4	5	5
377	CRACOVIA	16	0	0	0	0	0	1	2
378	POZNAN	16	0	0	0	0	0	0	1
379	VARSOVIA	16	0	1	1	2	1	2	3

Apéndice 2

FUENTES

El número y el nombre de cada ciudad es presentado en el mismo orden que en el apéndice 1. Las fuentes están referenciadas por años. La anotación 1500-1650, por ejemplo, indica que la fuente que se cita a continuación proporciona información para todas las fechas entre 1500 y 1650. Las fuentes son citadas en forma abreviada (autor, año de publicación y página). La referencia completa puede encontrarse en la bibliografía.

ESCANDINAVIA

1 BERGEN *1750*: Humlum (1942); *1800*: Drake (1969 *a*), 9.
2 COPENHAGUE *1650*: Lassen (1965), 1-30; *1700*: Olson y Askgaard (1964-1965), 436-437; Jeannin (1969), 95; *1750*: Lassen (1966), 134-157; Thestrup (1971), 132; *1800*: Degn (1977), 11.
3 ESTOCOLMO *1600*: Lager (1962), 145; *1650*: Heckscher (1949), II, 1; *1700*: ídem; Imhof (1975), 161-197; *1750-1800*: *Statistisk årsbok för Stockholms Stad 1964-5* (1965), 6.
4 GOTEMBURGO *1650*: Heckscher (1963), 111, 144-145; *1750*: Heckscher, 144-145; Ericsson (1977), 121; *1800*: ídem.
5 KÄRLSKRONA *1750*: Ericsson (1977), 121; *1800*: ídem.
6 OSLO *1750*: Humlum (1942); *1800*: Drake (1969 *a*), 9.

INGLATERRA Y GALES

7 BATH *1650*: Chalkin (1974), 24; *1700*: Clark y Slack (1976), 33; Neale (1974), 253; *1750*: Law (1972), 25; Neale, 254; *1800*: Censo de 1801.

8 BIRMINGHAM *1550*: Court (1938), 43; *1600*: Court, 44; *1700*: Chalkin (1974), 22; Clark y Slack (1976), 38; *1750*: Law (1972), 26; Chalkin, 338; *1800*: Censo de 1801; Chalkin, 338.

9 BLACKBURN *1750*: Law (1972), 24; *1800*: Censo de 1801.

10 BOLTON *1750*: Law (1972), 24; *1800*: Censo de 1801; Chalkin (1974), 35.

11 BRISTOL *1500*: Clark y Slack (1976), 46; Phythian-Adams (1979), 12; *1600*: McGrath (1955), IX; *1650*: Patten (1978), 114; Corfield (1976), 239-241; *1700*: Chalkin (1974), 15; Deane (1961), 359; *1750*: Law (1972), 23; *1800*: Censo de 1801 (incluye Barton Regis Hundred).

12 CAMBRIDGE *1650*: Chalkin (1974), 18; *1700*: Clark y Slack (1972), mapa 2; Chalkin, 18; *1750*: Law (1972), 22; *1800*: Censo de 1801 (incluye la población universitaria).

13 CARLISLE *1700*: Appleby (1978), 28; *1750*: Law (1972), 23; *1800*: Censo de 1801; Krause (1969), 124; Chalkin (1974), 317.

14 COLCHESTER *1500*: Clark y Slack (1976), mapa 1; Phythian-Adams (1979), 12; *1600*: Patten (1978), 115; *1650*: Doolittle (1975), 333-341; Chalkin (1974), 14; *1700*: Clark y Slack (1976), mapa 2; Chalkin, 14; *1750*: Law (1972), 23; *1800*: Censo de 1801.

15 COVENTRY *1500*: Harris (1907-1913), 674; Phythian-Adams (1979), 12; *1600*: Patten (1978), 115; *1650*: Corfield (1976), 238; *1700*: Chalkin (1974), 4; Corfield, 223; *1750*: Chalkin, 20; Law (1969), 90-93; *1800*: Censo de 1801.

16 CHATHAM *1600*: Clark y Slack (1976), 37; *1700*: Chalkin (1974), 23; Corfield (1976), 223; *1800*: Censo de 1801.

17 CHESTER *1650*: Chalkin (1974), 18; *1700*: Chalkin, 18; *1750*: Law (1972), 23; *1800*: Censo de 1801.

18 DERBY *1750*: Law (1972), 23; *1800*: Censo de 1801.

19 EXETER *1500*: Clark y Slack (1976), mapa 1; *1550*: Pickard (1947), 14-15; *1600*: Stephens (1958), 50; *1650*: Hoskins (1935), 114; *1700*: Harte (1938-1939), 213; Hoskins (1938-1939), 246-247; *1750*: Law (1972), 23; *1800*: Censo de 1801 (ciudad y condado); Hoskins, 114; Chalkin (1974), 339.

20 GREENWICH *1800*: Censo de 1801.

21 HUDDERSFIELD *1800*: Censo de 1801.

22 HULL, KINGSTON-UPON- *1650*: Corfield (1976), 239, 241; *1700*: Chalkin (1974), 13; Victoria County History, Yorkshire, East Riding, 157-158; *1750*: Law (1972), 26; *1800*: Censo de 1801; Jackson (1972), 2.

23 IPSWICH *1600*: Patten (1978), 115; *1700*: Corfield (1976), 223; Chalkin (1974), 10; *1750*: Law (1972), 25; *1800*: Censo de 1801.

24 KING'S LYNN *1500*: Clark y Slack (1976), mapa 1; *1600*: Patten (1978), 115; *1650*: Chalkin (1974), 13; *1700*: Corfield (1976), 223; *1750*: Law (1972), 25; *1800*: Censo de 1801.

25 LEEDS *1650*: Beresford (1974), 282; Rimmer (1967), 118; *1700*: Chalkin (1974), 21; *1750*: Law (1972), 22-26; *1800*: Censo de 1801 (Town y Liberty).

26 LEICESTER *1500*: Dury (1963), 247; *1550*: Dury, 247; *1650*: Chalkin (1974), 21; Dury, 247; *1700*: Simmons (1974), 98; Dury, 247; *1750*: Law (1972), 24; *1800*: Censo de 1801; Simmons, 140.

27 LIVERPOOL *1700*: Wheeler (1836), 41; Chalkin (1974), 13; *1750*: Vigier (1970), 77; Law (1972), 24; *1800*: Censo de 1801.

28 LONDRES Thirsk (1967), 514; *1550*: Finlay (1981), 155-157; Wrigley (1967), 44; *1600-1650*: Wrigley, 44; *1700*: Wrigley, 44; Corfield (1972), 8; *1750*: Wrigley, 44; Corfield, 8; Law (1972), 24; *1800*: Censo de 1801. Las cifras citadas para la población de Londres varían según los límites asignados a la metrópolis: 865.000 es la publicada en la recapitulación especial para Londres del censo de 1801.

29 MANCHESTER *1650*: Chalkin (1974), 22; *1700*: Clark y Slack (1976), 44; Vigier (1970), 95, 101; *1750*: Law (1972), 24; Vigier, 95; *1800*: Censo de 1801; Vigier, 101. Otras cifras más elevadas que se citan para Manchester son el resultado de incluir la vecina Salford en el total. En este estudio, Salford es considerada como población aparte.

30 NEWCASTLE-UPON-TYNE *1500*: Clark y Slack (1976), 46; *1550*: Howell (1967), 2; *1650*: Chalkin (1974), 14; Welford (1911), 55-56; *1700*: Chalkin, 14; *1750*: Law (1972), 14; *1800*: Censo de 1801.

31 NORWICH *1500*: Clark y Slack (1976), 46; Patten (1978), 251; *1600*: Corfield (1972), 263-265; Patten, 251; *1650*: Corfield, 263-265; *1700*: Corfield, 263-265; *1750*: Patten, 251; Law (1972), 25; *1800*: Censo de 1801; Patten, 251.

32 NOTTINGHAM *1500*: Dury (1963), 247; Gray (1953), 29; *1650*: Dury, 247; *1700*: Dury, 247; Chambers (1960), 334-353; *1750*: Law (1972), 24; *1800*: Censo de 1801; Chambers, 334-353; Gray, 48.

33 OLDHAM *1750*: Law (1972), 24; *1800*: Censo de 1801.

34 OXFORD *1500*: Clark y Slack (1976), mapa 1; *1550*: Hammer (1976), 196; *1650*: Chalkin (1974), 11; *1700*: Clark y Slack, mapa 2; Chalkin, 10; *1750*: Law (1972), 25; *1800*: Censo de 1801.

35 PLYMOUTH *1550*: Clarkson (1971), 47; *1600*: Patten (1978), 115; *1700*: Corfield (1976), 223; *1750*: Law (1972), 23 (Plymouth y Devonport); *1800*: Censo de 1801 (incluye suburbios).

36 PORTSMOUTH *1650*: Chalkin (1974), 24; *1700*: Clark y Slack (1976),

mapa 2; *1750*: Law (1972), 24 (incluye Portsea); *1800*: Censo de 1801 (incluye Portsea).

37 PRESTON *1750*: Law (1972), 24; *1800*: Censo de 1801.

38 READING *1750*: Law (1972), 22; *1800*: Censo de 1801.

39 SALFORD *1750*: Vigier (1970), 95, 101; *1800*: Censo de 1801; Vigier, 101.

40 SHEFFIELD *1700*: Chalkin (1974), 23; Law (1972), 26; Hoskins (1935), 17; *1800*: Censo de 1801 (incluye suburbios).

41 SHREWSBURY *1500*: Clark y Slack (1976), mapa 1; *1700*: Clark y Slack, mapa 2; Chalkin (1974), 10; *1750*: Chalkin, 34; *1800*: Censo de 1801.

42 STOCKPORT *1750*: Law (1972), 22; *1800*: Censo de 1801.

43 SUNDERLAND *1700*: Clark y Slack (1976), mapa 2; *1750*: Law (1972), 23; *1800*: Censo de 1801; Chalkin (1974), 339.

44 WARRINGTON *1750*: Law (1972), 24; *1800*: Censo de 1801.

45 WENLOCK *1800*: Censo de 1801.

46 WIGAN *1750*: Law (1972), 24; *1800*: Censo de 1801.

47 WOLVERHAMPTON *1550*: Palliser (1974), 55; *1650*: Palliser, 72; *1750*: Law (1972), 25; *1800*: Censo de 1801.

48 WORCESTER *1550-1650*: Dyer (1973), 26; *1700*: Corfield (1976), 223; *1750*: Law (1972), 26; *1800*: Censo de 1801; Chalkin (1974), 34.

49 YARMOUTH, GREAT *1500*: Clark y Slack (1976), mapa 1; Patten (1978), 251; *1600-1650*: Patten, 251; *1700*: Corfield (1976), 223; *1750*: Law (1972), 25; Patten, 251; *1800*: Censo de 1801; Patten, 251.

50 YORK *1500*: Corfield (1976), 222; *1550*: Palliser (1974), 17-33; *1600*: Palliser (1972), 87; *1700*: Chalkin (1974), 18; Corfield, 223; *1750*: Law (1972), 26; *1800*: Censo de 1801.

ESCOCIA

51 ABERDEEN *1550*: Lythe (1960), 117; *1750*: Kyd (1952), 1-81; *1800*: Censo de 1801; Kyd, 1-81.

52 DUNDEE *1600*: Lythe (1960), 117; *1750*: Kyd (1952), 1-81; *1800*: Censo de 1801; Kyd, 1-81.

53 EDIMBURGO *1600*: Lythe (1960), 117; *1650*: Keir (1966), 98; *1700*: Keir, 98; *1750*: Kyd (1952), 1-81; Keir, 98; *1800*: Censo de 1801.

54 GLASGOW *1600*: Lythe (1960), 117; *1700*: Cleland (1828), 2-3; Devine (1983), 98; *1750*: Cleland, 2-3; MacDonald (1937), 50; *1800*: Censo de 1801; Kyd (1952), 1-81.

55 GREENOCK *1750*: Kyd (1952), 1-81; *1800*: Censo de 1801; Hamilton (1963), 29.
56 INVERNESS *1750*: Kyd (1952), 1-81; *1800*: Censo de 1801.
57 PAISLEY *1750*: Kyd (1952), 1-81; Hamilton (1963), 28; *1800*: Censo de 1801.
58 PERTH *1600*: Lythe (1960), 117; *1750*: Kyd (1952), 1-8; *1800*: Censo de 1801.

IRLANDA

59 BELFAST *1700*: Butlin (1977), 97; *1800*: Cullen (1976 *b*), 122; Vaughan y Fitzpatrick (1978), 28-41.
60 CORK *1600*: Cullen (1976 *b*), 390; *1650*: O'Suvillan (1937), 85; *1700*: Butlin (1977), 102; *1750*: O'Sullivan, 85; *1800*: Cullen (1976 *a*), 85; Vaughan y Fitzpatrick (1978), 28-41.
61 DUBLÍN *1600*: Cullen (1976 *b*), 390; *1650*: Simms (1964-1965), 212; *1700*: Ogg (1957), 11; Cullen (1976 *a*), 85; *1800*: Weber (1899), 66; Cullen (1976 *a*), 121; Vaughan y Fitzpatrick (1978), 28-41.
62 GALWAY *1600*: Cullen (1976 *b*), 390; *1700*: Butlin (1977), 93, 102; *1800*: Weber (1899), 66.
63 KILKENNY *1700*: Butlin (1977), 102; *1800*: Weber (1899), 66; Vaughan y Fitzpatrick (1978), 28-41.
64 LIMERICK *1600*: Cullen (1976 *b*), 390; *1700*: Butlin (1977), 102; *1800*: Weber (1899), 66; Vaughan y Fitzpatrick (1978), 28-41.
65 NEWRY *1800*: Weber (1899), 66; Vaughan y Fitzpatrick (1978), 28-41.
66 WATERFORD *1600*: Cullen (1976 *b*), 390; *1700*: Butlin (1977), 93, 102; *1800*: Freeman (1969), 120; Weber (1899), 66; Vaughan y Fitzpatrick (1978), 28-41.

HOLANDA

67 ALKMAAR *1500-1550*: Van der Woude (1972), III, 618-623; *1650*: Van der Woude, I, 172-174; *1700*: estimación basada en Van der Woude, I, 172-179, y tasa *Familiegeld* de 1715; *1750*: Van der Woude, I, 179; *1800*: Volks-telling van 1795.
68 AMSTERDAM *1500*: Van der Woude (1972), I, 187; De Vries (1974), 90; *1550-1600*: Schraa (1954), 29; *1650*: estimación basada en Hart (1976), 118-120, 136-137; *1700*: De Vries (1981), 249;

1750: Van der Woude (1980), 138-139; *1800*: Volks-telling van 1795.

69 ARNHEM *1500*: Roessingh (1964), 79-150; *1650*: ídem; *1750*: ídem; *1800*: Volks-telling van 1795.

70 DELFT *1500*: Fruin (1866); *1550-1750*: Wijsenbeek-Olthuis (1983), 57-59; *1600*: Van Dillen (1940), 167-189; *1650*: Rogier (1960), 193; *1700*: De Vries (1981), 249; *1750*: ídem; *1800*: Volks-telling van 1795.

71 DORDRECHT *1500*: Van der Woude (1972), I, 187; *1550*: De Vries (1974), 90; *1600*: Van Dillen (1940), 167-189; *1650-1750*: De Vries (1981), 249; *1800*: Volks-telling van 1795.

72 ENKHUIZEN *1500*: Fruin (1866); *1600*: Van Dillen (1940), 167-189; *1650-1750*: estimación basada en Van der Woude (1972), I, 107-114; *1800*: Volks-telling van 1795.

73 GOUDA *1500*: Fruin (1866); *1600*: Van Dillen (1940), 167-189; *1650*: Kramer (s. a.); De Vries (1981), 249; *1700-1750*: De Vries, 249; *1800*: Volks-telling van 1795.

74 GRONINGA *1550*: Keuning (1974), 38; *1600*: Matthey (1975), 251; *1750*: Tegenwoordige Staat der Vereenigde Nederlanden (1793), 10; *1800*: Volks-telling van 1795.

75 HAARLEM *1500*: Fruin (1866); *1550*: De Vries (1974), 90; *1600*: Van Dillen (1940), 167-189; *1650*: De Vries (1981), 249; *1700-1750*: Van der Woude (1972), I, 189; *1800*: Volks-telling van 1795.

76 LA HAYA *1500*: Fruin (1866); *1600*: Van Dillen (1940), 167-189; *1700*: Bureau voor statistiek en voorlichting der gemeente 's-Gravenhage (1948), 129-131; *1750*: De Vries (1981), 249; *1800*: Volks-telling van 1795.

77 'S HERTOGENBOSCH (BOIS-LE-DUC) *1500*: Van Houtte (1977), 136; *1550*: Van der Woude (1980), 136; *1650*: Van Houtte, 136; *1700*: Van Xanten y Van der Woude (1965), 3-91; *1750*: Van Houtte, 240; *1800*: Volks-telling van 1795.

78 HOORN *1500*: Fruin (1866); *1600*: Van Dillen (1940), 167-189; *1700-1750*: Van der Woude (1972), I, 107-114; *1800*: Volks-telling van 1795.

79 LEEUWARDEN *1500-1750*: Faber (1972), II, 405; *1800*: Volks-telling van 1795.

80 LEIDEN *1500*: Van der Woude (1972), I, 187; *1550*: Posthumus (1939), III, 1.124-1.144; *1600*: Van Dillen (1940), 167-189; Daelemans (1975), 137-215; *1650-1750*: Posthumus, III, 1.197-1.200; Noordam (1978), 105-107; *1800*: Volks-telling van 1795.

81 MAASTRICHT *1500*: Kemp (1962), 341; *1600*: Kemp, 349; *1650*:

Philips (1975), 1-48; *1700-1750*: Kemp, 349; *1800*: Volks-telling van 1795.

82 MIDDELBURG *1500-1750*: Fokker (1878), 81-100; *1800*: Volks-telling van 1795.

83 NIMEGA *1500*: Gorisen (1956), 7; *1550*: Offermans (1972), 58-59; *1600-1750*: Nusteling, 41; *1800*: Volks-telling van 1795.

84 ROTTERDAM *1500*: Van der Woude (1972), I, 187; *1550*: estimación basada en Ravesteijn (1933), 173; *1600*: Van Dillen (1940), 167-189; *1650-1750*: Van der Woude y Mentink (1965), 39; *1800*: Volks-telling van 1795.

85 UTRECHT *1500*: estimación basada en Berents (1972), 78-92; *1550*: Ramaer (1921), 37-38; *1650*: De Vries (1974), 97; *1650*: Van der Woude (1980), 138; De Vries, 97; *1800*: Volks-telling van 1795.

86 ZAANDAM Las cifras se refieren a los municipios contiguos de Oost-zanen, Westzanen, Krommenie, Jisp y Wormer; *1500-1750*: Van der Woude (1972), I, 185; De Vries (1974), 90; *1800*: ídem; Volks-telling van 1795.

87 ZWOLLE *1650-1750*: Slicher van Bath (1957), 61-68; *1800*: Volks-telling van 1795.

BÉLGICA

88 AALST *1550*: De Brouwer (1968), 111; *1650-1750*: ídem; *1800*: ídem; Franke (1922), 112.

89 AMBERES *1500*: Cuvelier (1912), 462-463; Van Houtte (1962), 50-69; *1550*: Scholliers (1962), V, 610-617; *1600*: ídem; Klep (1981), 346-349; *1650*: Scholliers, V, 610-617; *1700*: Cosemans (1939), 37; *1750*: Verbeemen (1957), 28; Klep, 349; *1800*: Klep, 402-403.

90 BRUJAS *1500*: estimación sugerida por los datos de De Smet (1933); *1600-1750*: Wyffels (1958), 1.243-1.274; *1800*: ídem; Franke (1922,) 112.

91 BRUSELAS *1500*: Henne y Wauters (1968), III, 22; Laurent (1963), 225-226; *1550*: Henne y Wauters, I, 363; Van Houtte (1957), 130; *1650*: Charlier (1969), *passim*; *1700*: Cosemans (1939), 35-36; *1750*: Verbeemen (1962 *b*), 205; *1800*: Cosemans (1966).

92 DUNKERQUE *1700-1750*: Mols (1954-1956), II, 514; *1800*: Mols (1959), 491-511.

93 GANTE *1550*: Mols (1954-1956), II, 522; *1600*: Van Werveke (1940); *1650-1800*: ídem; Verbeemen (1956), 1.051.

94 IEPER (YPRÈS) *1500*: Demey (1950), 1.031-1.048; Pirenne (1903), 1-32; *1700*: Demey, 1.031-1.048; *1800*: Hélin (1963), 240-252.

95 KORTRIJK (COURTRAI) *1500*: Pirenne (1903), 1-32; *1800*: Franke (1922), 112.
96 LIEJA *1500*: Hélin (1963), 240-252; *1650*: Lejeune (1967), 27; *1750-1800*: Hélin, 240-252.
97 LIER *1600*: Klep (1981), 351-352; *1700-1750*: Cosemans (1939), 35; *1800*: Klep, 416-417.
98 LILLE *1500-1550*: Du Plessis (1977), 216; *1700-1800*: Deyon (1971), 495-508.
99 LOKEREN *1800*: Franke (1922), 112.
100 LOVAINA *1500*: Cuvelier (1912-1913), I, 432-433; *1600*: Cuvelier (1908), 347; *1650*: Verbeemen (1956), 1.032; *1700*: Cosemans (1939), 35; Verbeemen (1954), 91; *1750*: Van Houtte (1964), 159; Cosemans, 213-214.
101 MALINAS *1500-1550*: Klep (1981), 349-350; *1600*: Van Houtte (1977), 145; *1650-1750*: Verbeemen (1956), 1.051; Klep, 351; *1800*: Klep, 400.
102 MONS *1500*: Hélin (1963), 240-252; *1650*: ídem; *1700*: Hasquin (1975), 366; *1750*: Van Houtte (1964), 159; *1800*: Hélin, 240-252.
103 NAMUR *1650*: Hasquin (1975), 366; *1800*: Franke (1922), 112.
104 OSTENDE *1800*: Franke (1922), 112.
105 SINT NIKLAAS *1600-1650*: Van Werveke (1940), 297; *1700*: Van Houtte (1977), 240; *1750*: Van Werveke, 297; *1800*: Van Houtte, 240.
106 TOURNAI *1500-1650*: Wymans (1961), 111-134; *1700*: Hasquin (1975), 366; *1750*: Hélin (1963), 240-252; *1800*: Franke (1922), 112.
107 VALENCIENNES *1550*: Arnould (1951), 305; *1700*: Hélin (1963), 240-252; Robillard de Bearepaire (1872); *1750-1800*: Mols (1953), 201-220.

ALEMANIA

108 ALTONA *1600-1750*: Lehe *et al.* (1967), 295; *1800*: Erichsen (1956), 99; Franke (1922), 114.
109 ANSBACH *1600-1750*: Bahl (1974), 173, 213; *1750*: Keyser (1971), V.1 48; *1800*: Franke (1922), 113.
110 AQUISGRÁN *1500*: Keyser (1956), III, 3, 32; *1650-1750*: Banck (1895), 224; *1800*; Franke (1922), 113.
111 AUGSBURGO *1500*: Zorn y Hellenbrand (1969), 73; *1550*: Zorn (s. a.), 183; *1600*: Zorn, 206; *1650*: Zorn, 218; *1700-1750*:

Schreiber (1939-1940), 9-177; *1800*: Zorn y Hellenbrand (1969), 73.

112 BAMBERG *1550-1750*: Keyser (1971), V.1, 100-101; *1800*: Franke (1922), 114.

113 BARMEN *1650*: Köllmann (1960), 9; *1700-1800*: ídem, y Köllmann (1974), 187.

114 BAUTZEN *1550*: Blaschke (1967), 138-141; *1750*: ídem; *1800*: Franke (1922), 113.

115 BERLÍN *1500*: Keyser (1941), 376-377; *1600*: Dorwart (1971), 77-78; *1650*: Landry (1945), 111-112; *1700*: Dorwart, 232; *1750*: Dorwart, 235; Kisskalt (1921), 438-511; *1800*: Mols (1954-1956), II, 512.

116 BONN *1650-1800*: Vogler (1983), 399; Ennen (1962), II, 300.

117 BRANDEMBURGO *1800*: Franke (1922), 113.

118 BREMA *1500*: Reincke (1951), 6; *1700*: Reineke (1928); *1750-1800*: Schaeffer (1957), 35.

119 BRESLAU (WROCLAW) *1500*: Diugoborski, Gierowski y Maleczyński (1958), 196, 206; *1550-1600*: Schmoller (1922), 95; Süssmilch (1775), I, 32-40; *1750*: Diugoborski, Gierowski y Maleczyński, 738; *1800*: Franke (1922), 112.

120 BRUNSWICK *1500*: Reincke (1951), 6; *1550*: Saalfeld (1960), 7; *1650*: ídem; *1750*: Buchholz (1966), 57; *1800*: Saalfeld, 7; Franke (1922), 114.

121 COLONIA *1500*: Reincke (1951), 6; *1550*: estimación a base de datos de Kellenbenz y Van Eyll (1975), I, 327; *1600*: estimación de Banck (1895), 331; *1700-1800*: Kellenbenz y Van Eyll, II, 23.

122 CHEMNITZ (KARL-MARX-STADT) *1550*: Blaschke (1967), 138-141; *1600*: Schmoller (1922), 92; *1700*: ídem; *1750*: Blaschke, 138-141; *1800*: Franke (1922), 113.

123 DANZIG (GDANSK) *1500*: François (1978), 588; *1550-1600*: Mols (1954-1956), I, 326; *1650*: Mols, II, 511; *1700*: ídem; *1750*: Mols, I, 180; *1800*: Mols. II, 512; Franke (1922), 114.

124 DRESDE *1500*: Schmoller (1922), 92; *1550*: Blaschke (1967), 138-141; *1650*: estimada por *Bills of mortality...* (1723), 454-469; *1700*: Keyser (1941), 50; *1750*: Blaschke, 138-141; *1800*: Franke (1922), 113.

125 DÜSSELDORF *1500*: Weidenhaupt (1968), 33; *1650-1750*: Weidenhaupt, 60; *1800*: Weidenhaupt, 96.

126 ELBERFELD *1650-1800*: Köllmann (1960), 9.

127 ELBING (ELBLAG) *1500*: Carstenn (1937), 286; Olinski y Walden (1931), 81; *1550*: Carstenn, 286; *1650-1750*: Olinski y Walden, 81; *1800*: Franke (1922), 112.

128 EMDEN *1500-1650*: Keyser (1952), III.1, 123-124; *1650*: Franz (1961), 8; *1750*: Arends (1818-20), I, 6; *1800*: Aden (1964), 196.
129 ERFURT *1500*: Mols (1954-1956), II, 509-511; *1550-1650*: Schrader (1921), 89; *1700-1750*: Schmoller (1922), 288; *1800*: Franke (1922), 114.
130 FLENSBURG *1800*: Erichsen (1956), 99; Franke (1922), 114.
131 FRANKFURT DEL MAIN *1500*: Bücher (1886); *1550-1800*: Mauersberg (1960), 48-55.
132 FRANKFURT DEL ODER *1500*: Reincke (1951), 6; *1600-1650*: Schmoller (1922), 245; *1700-1750*: Schmoller, 278; *1800*: Franke (1922), 112.
133 FRIBURGO *1500*: Keyser (1959), IV.2, 224; *1600*: Schmoller (1922), 87; *1800*: ídem.
134 FÜRTH *1600*: Keyser (1971), V.1, 208; *1700*: ídem; *1800*: ídem; Franke (1922), 113.
135 GOTHA *1800*: Franke (1922), 114.
136 HALBERSTADT *1800*: Franke (1922), 112.
137 HALLE *1800*: Schmoller (1922), 94; Franke (1922), 112.
138 HAMBURGO *1500-1800*: Mauersberg (1960), 30-48.
139 HANAU *1750-1800*: Keyser (1957), IV.1, 219.
140 HANNOVER *1550-1800*: Mauersberg (1960), 54-64.
141 HEIDELBERG *1600*: Herrman (1974), 299; *1650*: Vogler (1983), 402; *1750*: Schremmer (1970), 172; *1800*: Franke (1922), 113.
142 HILDESHEIM Franke (1922), 114.
143 KASSEL *1650*: Lasch (1969); *1700-1800*: Keyser (1957), IV.1, 277; *1800*: Franke (1922), 114.
144 KÖNIGSBERG (KALININGRAD) *1500-1550*: Mols (1954-1956), I, 320; *1700*: Keyser (1941), 375; Gause (1965-1968), II, 293; *1750*: Keyser, 375; *1800*: Mols, II, 292; Franke (1922), 112.
145 LEIPZIG *1500*: Keyser (1941), 122; *1550*: Blaschke (1967), 138-141; *1600*: Schmoller (1922), 93; *1650-1700*: Keyser (1941), II, 123; *1750*: Blaschke, 138-141; *1800*: Franke (1922), 113.
146 LÜBECK *1500*: Arnim (1957), 25; *1600*: ídem; *1650*: Franz (1961), 7-8; *1800*: Franke (1922), 113.
147 LUNEBURGO *1800*: Franke (1922), 114.
148 MAGDEBURGO *1500*: Reincke (1951), 6; *1550*: Schmoller (1922), 94; *1650-1750*: ídem; *1800*: Franke (1922), 112.
149 MAGUNCIA *1500*: Hegel (1882), 188; *1600-1650*: Vogler (1983), 395; *1750-1800*: Dreyfus (1968), 248.
150 MANNHEIM *1600-1800*: Keyser (1959), IV.2, 113; Vogler (1983), 402; *1700*: Kruedener (1968), 291-347; *1750*: Herrman (1974), 300; *1800*: Franke (1922), 113.

151 MUNICH *1500-1800*: Mauersberg (1960), 64-72; *1800*: Schremmer (1970), 210.
152 MÜNSTER *1600*: Keyser (1954), III.2, 254; *1700-1750*: ídem; *1800*: Keyser, III.2, 256; Franke (1922), 114.
153 NUREMBERG *1500*: Hofmann (1975), 91-101; *1600*: Hofmann, 96-98; Schultheisz (1966), 63; *1650*: Hofmann, 96-98; *1700*: Müller (1967), 12; *1800*: Hofmann, 96-98.
154 POTSDAM *1700-1750*: Schmoller (1922), 277; *1800*: Franke (1922), 112.
155 QUEDLINBURG *1800*: Franke (1922), 113.
156 RATISBONA *1500*: Keyser (1974), V.2, 578-579; *1800*: Franke (1922), 113; Hable (1970).
157 ROSTOCK *1800*: Franke (1922), 114.
158 SOEST *1500*: Reincke (1951), 6; *1550*: Schmoller (1922), 78; *1650*: ídem; *1750*: Schmoller, 78, 278; *1800*: Franke (1922), 113.
159 STETTIN (SZCZECIN) *1500-1600*: Friedrichs y Niessen (1931), 18; *1700-1800*: Schmoller (1922), 94; *1800*: Franke (1922), 112.
160 STRALSUND *1800*: Franke (1922), 114.
161 STUTTGART *1550*: Weber (1936); Abel (1978), 98; *1600*: Herrman (1974), 273-300; *1650-1750*: Keyser (1962), IV.2, 152, 226; *1800*: Franke (1922), 114.
162 ULM *1500-1800*: Keyser (1962), IV.2, 264; *1800*: Franke (1922), 113.
163 WURZBURGO *1500-1750*: Seberich (1960), 49-68; *1800*: Franke (1922), 114.

FRANCIA

164 ABBEVILLE *1700*: Mols (1954-1956), II, 516; *1750*: Dupâquier (1979 *a*), 195; *1800*: Le Mée (1971).
165 AGEN *1700*: Mols (1954-1956), II, 516; *1800*: Le Mée (1971).
166 AIX-EN-PROVENCE *1700*: Carrière (1973), 251; Biraben (1968), 541; *1750*: Baehrel (1961), 234-236; Le Mée (1971).
167 ALBI *1700-1800*: Frêche (1968), 404.
168 ALENÇON *1700*: Dupâquier (1979 *a*), apéndice; *1750*: Dupâquier, 195; *1800*: Le Mée (1971).
169 AMIENS *1650-1700*: Deyon (1967), 7; *1750*: Mols (1954-1956), II, 514; *1800*: Le Mée (1971).
170 ANGERS *1600-1700*: Lebrun (1971); *1750*: Mols (1954-1956), II, 514; *1800*: Le Mée (1971).
171 ANGULEMA *1800*: Le Mée (1971).

172 ARLES *1550-1700*: Baehrel (1961), 234-236; *1700*: Biraben (1968), 512; *1750*: Baehrel, 234-236; *1800*: Le Mée (1971).
173 ARRAS *1500*: Bocquet (1969), 179-181; *1700-1750*: Mols (1954-1956), II, 516; *1800*: Le Mée (1971).
174 AUXERRE *1800*: Le Mée (1971).
175 AVIÑÓN *1700*: Biraben (1968), 542; *1800*: Le Mée (1971).
176 BAYEUX *1600-1750*: El Kordi (1970), 152-155; *1800*: Le Mée (1971).
177 BAYONA *1800*: Le Mée (1971).
178 BEAUVAIS *1700*: Mols (1954-1956), II, 516; Dupâquier (1979 *a*), 195; *1750*: Goubert (1960), 254; *1800*: Le Mée (1971).
179 BESANÇON *1500*: Fohlen (1964-1965), I, 567; *1550-1600*: Fohlen, I, 568; *1650-1700*: Fohlen, II, 85; *1750*: estimación a partir de datos de Fohlen, II, 85-86, 156, 300; Mols (1954-1956), II, 514-516; *1800*: Le Mée (1971).
180 BEZIERS *1700*: Mols (1954-1956), II, 516; *1800*: Le Mée (1971).
181 BLOIS *1700*: Dupâquier (1979 *a*), apéndice, 324; *1750*: Dupâquier, 195; *1800*: Le Mée (1971).
182 BOULOGNE *1500*: Bocquet (1969), 179-181; *1750*: Bougard y Reinhard (1964), 21, 31; *1800*: Le Mée (1971).
183 BOURGES *1550*: Dupâquier (1979 *a*), apéndice; *1700* Mols (1954-1956), II, 515-516; Dupâquier, 195; *1750*: Mols (1954-1956), II, 516; *1800*: Le Mée (1971).
184 BREST *1700*: Konvitz (1978), 136; Croix (1981), I, 142; *1750*: Mols (1954-1956), II, 516; *1800*: Le Mée (1971).
185 BURDEOS *1500*: Braudel y Labrousse (1977), I, 397; *1650*: Boutruche (1966), IV, 522; *1700-1750*: Pousson (1968), V, 327; *1800*: Le Mée (1971).
186 CAEN *1700*: Perrot (1975), I, 148; *1750*: Perrot, I, 152; *1800*: Le Mée (1971).
187 CAHORS *1800*: Le Mée (1971).
188 CAMBRAI *1700*: Mols (1954-1956), II, 516; *1750*: Bougard (1973), 79; *1800*: Le Mée (1971).
189 CARCASONA *1700*: Frêche (1968), 415; *1800*: Le Mée (1971).
190 CASTRES *1700-1750*: Frêche (1968), 418; *1800*: Le Mée (1971).
191 CLERMONT-FERRAND *1700-1750*: Mols (1954-1956), II, 516; *1800*: Le Mée (1971).
192 COLMAR *1500*: Wadner (1931), 734; *1650*: estimación a partir de datos de Fleurent (1922), apéndice; *1700*: Strohl (1950), 281; *1800*: Waldner, 734; Le Mée (1971).
193 CHALONS-SUR-MARNE *1700*: Mols (1954-1956), II, 516; Dupâquier (1979 *a*), apéndice; *1750*: Dupâquier, 195; *1800*: Le Mée (1971).

194 CHALONS-SUR-SAÔNE *1800*: Le Mée (1971).
195 CHARTRES *1700*: Mols (1954-1956), II, 516; Dupâquier (1979 *a*), 195; *1800*: Le Mée (1971).
196 CHERBURGO *1700-1750*: Lefebvre (1965); *1800*: Le Mée (1971).
197 DIEPPE *1700*: Mols (1954-1956), II, 516; *1750*: Robillard de Bearepaire (1872); *1800*: Le Mée (1971).
198 DIJON *1500*: Bouchard (1953), 30-65; *1650*: Roupnel (1922), 118; *1700-1750*: Bouchard, 30-65; *1800*: Le Mée (1971).
199 DOUAI *1700-1750*: Lefebvre (1972), 399-409; *1800*: Le Mée (1971).
200 ESTRASBURGO *1550*: Ehebergs (1883), 297-314; *1550*: Hermann (1819), II, 87-108; Kintz (1975), 1.053; *1600*: Cipolla (1975), 282; *1650*: Hermann, II, 87-108; *1700*: Lemoigne (1965), 13-44; *1750*: ídem; Dreyer-Roos (1969), 108; *1800*: Le Mée (1971).
201 FALAISE *1700*: Dupâquier (1979 *a*), 195; *1800*: Le Mée (1971).
202 GRENOBLE *1500*: Chartier y Neveux (1981), 23-50; Le Roy Ladurie y Quilliet (1981), 297; *1700*: Esmonin (1924), 177-202; Mols (1954-1956), II, 516; *1750*: Mols, II, 516; *1800*: Le Mée (1971).
203 LE HAVRE *1700-1750*: Dardel (1963), 313-314; Robillard de Bearepaire (1872); *1800*: Le Mée (1971).
204 LAVAL *1700*: Mols (1954-1956), II, 516; *1800*: Le Mée (1971).
205 LIMOGES *1700*: Mols (1954-1956), II, 516; *1750*: Mols, II, 515; *1800*: Le Mée (1971).
206 LISIEUX *1700*: Dupâquier (1979 *a*), 195; Zens y Delange (1974), 12-20; *1800*: Le Mée (1971).
207 LORIENT *1700*: Konvitz (1978), 138-139; *1800*: Le Mée (1971).
208 LYON *1500-1550*: Braudel y Labrousse (1977), I, 397; *1650*: Garden (1970), 31; *1700-1750*: Garden, 34; *1800*: Le Mée (1971).
209 MACON *1700*: Mols (1954-1956), II, 516; *1800*: Le Mée (1971).
210 LE MANS *1700*: Mols (1954-1956), II, 516; Dupâquier (1979 *a*), 195; *1750*: Mols, II, 515; *1800*: Le Mée (1971).
211 MARSELLA *1550-1600*: Braudel y Labrousse (1977), I, 397; *1600*: Collier y Billioud (1951), III, 551; *1650*: Mols (1954-1956), II, 36; Baehrel (1961), 234-236; *1700*: Carrière (1973), 198; *1750*: Carrière, 206; *1800*: Le Mée (1971).
212 METZ *1500*: Rigault (1951), 308; *1600-1750*: ídem; *1800*: Le Mée (1971).
213 MONTAUBAN *1700*: Mols (1954-1956), II, 516; *1800*: Le Mée (1971).
214 MONTPELLIER *1500*: Russell (1962), 349-352; *1700*: Le Roy Ladurie y Quilliet (1981), 297; Mols (1954-1956), II, 516; *1750*: Mols, II, 514; *1800*: Le Mée (1971).

215 MOULINS *1700-1750*: Mols (1954-1956), II, 515-516; *1800*: Le Mée (1971).

216 NANCY *1550-1700*: Carbourdin (1977), *passim*; *1600*: Hermann (1974), 299; *1700*: Pfister (1902-1909), II, 166, III, 129; *1750*: Le Roy Ladurie y Quilliet (1981), 297; *1800*: ídem; Le Mée (1971).

217 NANTES *1500*: Croix (1974), 209; *1600-1650*: Croix (1981), I, 135-137; *1700*: Croix (1974), 210; Martin (1928), 8; *1750*: Mols (1954-1956), II, 514; *1800*: Le Mée (1971).

218 NEVERS *1800*: Le Mée (1971).

219 NIMES *1600*: Köllmann (1956), III, 20; *1600-1800*: Teisseyre-Sallmann (1980), 967; *1800*: Le Mée (1971).

220 NIORT *1800*: Le Mée (1971).

221 ORLEANS *1700*: Dupâquier (1979 *a*), 195; *1750*: Mols (1954-1956), II, 514; *1800*: Le Mée (1971).

222 PARÍS *1500*: Mols (1954-1956), II, 47; *1550*: Russell (1958), 47; *1600*: Landry (1945), 106; *1650*: Meuvret (1956), 69-103; *1700*: Hélin (1963), 238-242; Dupâquier (1979 *a*), 195; *1750*: Hélin, 238-242; *1800*: Armengaud, Reinhard y Dupâquier (1968), 244; Le Mée (1971).

223 PERPIÑÁN *1800*: Le Mée (1971).

224 POITIERS *1700*: Mols (1954-1956), II, 516; *1800*: Le Mée (1971).

225 LE PUY *1700*: Mols (1954-1956), II, 516; *1800*: Le Mée (1971).

226 REIMS *1500*: asignación de categoría basada en datos de Desportes (1966), 463-509; *1700*: Mols (1954-1956), II, 516; Dupâquier (1979 *a*), apéndice, 254; *1750*: Dupâquier, 195; *1800*: Le Mée (1971).

227 RENNES *1500*: Braudel y Labrousse (1977), I, 397; *1600*: ídem; *1700*: Le Roy Ladurie y Quilliet (1981), 297; *1800*: Le Mée (1971).

228 RIOM *1800*: Le Mée (1971).

229 ROCHEFORT *1650-1750*: Konvitz (1978), 137-138; *1800*: Le Mée (1971).

230 LA ROCHELA *1600-1650*: Peronas (1961), 1.131-1.140; *1700*: Mols (1954-1956), II, 516; *1800*: Le Mée (1971).

231 RUÁN *1500*: Cipolla (1976), 282; Mols (1974), 42; *1550-1750*: Bardet (1983), II, 34 (estas nuevas estimaciones, presentadas en los apéndices 1 y 3, introducen pequeños cambios que aparecieron demasiado tarde para que pudieran ser incorporados en el texto principal); *1800*: Le Mée (1971).

232 SAINT-ÉTIENNE *1800*: Le Mée (1971).

233 SAINT-MALO (incluido Saint-Servan) *1500*: Chartier y Neveux (1981), 23-50; *1600-1750*: Croix (1981), I, 135-137; *1800*: Le Mée (1971).

234 SAINT-OMER *1500*: Bocquet (1969), 179-181; *1550*: Brulez (1952), 224-225; *1700*: Mols (1954-1956), II, 516; *1750*: asignación de categoría basada en Bougard y Reinhard (1964), 21, 31; *1800*: Le Mée (1971).
235 SAN QUINTÍN *1700*: Dupâquier (1979 *a*), 195; *1800*: Le Mée (1971).
236 TOLÓN *1600-1650*: Baehrel (1961), 234-236; *1700-1750*: ídem; Biraben (1968), 541; *1800*: Le Mée (1971).
237 TOULOUSE *1500*: Cipolla (1975), 282; *1750*: Braudel y Labrousse (1977), I, 397; *1650*: Wolff (1954), 253; *1700*: Coppolani (1963), 99-102; *1800*: Le Mée (1971).
238 TOURS *1700*: Mols (1954-1956), II, 516; Dupâquier (1979 *a*), apéndice, 672 (pero el dato está en contradicción con la página 195); *1750*: Mols, II, 514; *1800*: Le Mée (1971).
239 TROYES *1700*: estimación basada en cómputos de bautizos, 1701-1720; *1750*: Dupâquier (1979 *a*), 195; *1800*: Le Mée (1971).
240 VERSALLES *1650*: Lepetit (1977), 54; *1700*: ídem; Dupâquier (1979 *a*), 195; *1750*: Lepetit (1978), 605, 611; *1800*: Le Mée (1971).
241 VIENNE *1700*: Le Roy Ladurie y Quilliet (1981), 297; *1800*: Le Mée (1971).

SUIZA

242 BASILEA *1500-1800*: Mauersberg (1960), 22-30.
243 BERNA *1500-1800*: Bickel (1947), 62.
244 GINEBRA *1500*: Bickel (1947), 62; *1550*: Monter (1979), 402-403; *1600*: Piuz (1973), 460; *1600-1700*: Perrenoud (1979), I, 30; *1700*: Piuz, 460; Bickel, 62; *1750-1800*: Perrenoud, I, 9.
245 ZURICH *1500-1600*: Bickel (1947), 62; *1650*: Schnyder (1925); *1700-1800*: Bickel, 62.

ITALIA SEPTENTRIONAL

246 ALESSANDRIA *1550-1800*: Beloch (1937-1961), III, 249.
247 ASTI *1550-1600*: Beloch (1937-1961), III, 279; *1700*: Cipolla (1975), 281; *1750-1800*: Beloch, III, 279.
248 BÉRGAMO *1550*: Beloch (1937-1961), III, 145; Beltrami (1954), 69-70; *1600*: Beloch, III, 145; *1700*: Cipolla (1975), 281; *1750-1800*: Beloch, III, 145.
249 BRESCIA *1500*: Beloch (1937-1961), III, 357; *1550*: Beltrami

(1954), 69-70; Beloch, III, 357; *1600-1800*: Beloch, III, 127, 359, 361.

250 COMO *1500*: Cipolla (1975), 281; *1550-1600*: Beloch (1937-1961), III, 249; *1650*: Sella (1979), 52; *1750-1800*: Beloch, III, 249.

251 CREMA *1550*: Beltrami (1954), 69-70; *1600-1800*: Beloch (1937-1961), III, 159.

252 CREMONA *1500-1550*: Beloch (1937-1961), III, 357; *1600-1650*: Sella (1979), 52; Beloch, III, 203; *1700-1800*: Beloch, III, 205, 249.

253 CUNEO *1550-1800*: Beloch (1937-1961), III, 279.

254 CHIOGGIA *1600-1800*: Beloch (1937-1961), III, 24.

255 FOSSANO *1550-1800*: Beloch (1937-1961), III, 279.

256 GÉNOVA *1500*: Beloch (1937-1961), III, 357; *1550-1750*: estimación a partir de datos de Felloni (1977), 9; *1800*: Beloch, III, 360.

257 LODI *1550-1800*: Beloch (1937-1961), III, 249.

258 MANTUA *1500-1800*: Beloch (1937-1961), II, 290, 300; III, 357, 359, 361.

259 MILÁN *1500-1550*: Beloch (1937-1961), III, 357; *1600*: Sella (1979), 3; *1650-1800*: Beloch, III, 359-360.

260 MÓDENA *1500*: Gipolla (1975), 281; *1550-1800*: Beloch (1937-1961), II, 267.

261 MONDOVI *1600-1800*: Beloch (1937-1961), III, 279.

262 MONZA *1600-1800*: Beloch (1937-1961), III, 249.

263 NIZA *1600-1750*: Beloch (1937-1961), III, 279; *1800*: Le Mée (1971).

264 NOVARA *1550-1800*: Beloch (1937-1961), III, 249.

265 PADUA *1500*: Beloch (1937-1961), III, 357; *1550*: Beltrami (1954), 69-70; *1600-1800*: Beloch, III, 357, 359, 361.

266 PARMA *1500-1800*: Beloch (1937-1961), II, 240, 243.

267 PAVÍA *1500*: Beloch (1937-1961), III, 358; *1550*: Zanetti (1963), 46; *1600*: Beloch, III, 358; *1650*: Aleati (1957); Felloni (1960), 774-778; *1700*: Cipolla (1975), 281; *1750-1800*: Beloch, III, 361.

268 PIACENZA *1550-1800*: Beloch (1937-1961), II, 252.

269 REGGIO DE EMILIA *1550-1800*: Beloch (1937-1961), II, 270-271.

270 SAVIGLIANO *1600-1800*: Beloch (1937-1961), III, 279.

271 TREVISO *1550*: Beltrami (1954), 69-70; Beloch (1937-1961), III, 52; *1600-1800*: Beloch, III, 52.

272 TRIESTE *1800*: Franke (1922), 112.

273 TURÍN *1500*: Cipolla (1975), 282; *1550-1650*: Beloch (1937-1961), III, 358-359; *1700*: Ghisleni y Maffioli (1971), 27; *1750-1800*: Beloch, III, 361.

274 UDINE *1550-1800*: Beloch (1937-1961), III, 49-50.

275 VENECIA *1500*: Beloch (1937-1961), III, 357; *1550*: Beltrami (1954), 59; *1600-1650*: Beloch, III, 359; Rapp (1976), 32-42; *1700*: Beltrami, 59; *1750-1800*: Beloch, III, 360.
276 VERCELLI *1550-1800*: Beloch (1937-1961), III, 279.
277 VERONA *1500*: Beloch (1937-1961), III, 357; *1550*: Beltrami (1954), 69-70; *1600-1800*: Beloch, III, 357, 359, 361.
278 VICENZA *1550*: Beltrami (1954), 69-70; *1600-1800*: Beloch (1937-1961), III, 357, 359, 361.
279 VIGEVANO *1550-1800*: Beloch (1937-1961), III, 249.

ITALIA CENTRAL

280 ANCONA *1650-1800*: Beloch (1937-1961), II, 77.
281 BOLONIA *1500*: Beloch (1937-1961), II, 98; *1550-1750*: Bellettini (1961), 88-96; Beloch, III, 359; *1800*: Beloch, III, 360.
282 FERRARA *1550-1800*: Beloch (1937-1961), II, 108-112; III, 357, 359-361.
283 FLORENCIA *1500-1650*: Beloch (1937-1961), III, 357, 359; *1700*: Felloni (1977), 6, 9; *1750-1800*: Beloch, II, 147.
284 LIORNA *1600-1800*: Beloch (1937-1961), II, 178; III, 361.
285 LUCCA *1550-1800*: Beloch (1937-1961), II, 166, 228, 358.
286 PERUSA *1500-1800*: Beloch (1937-1961), II, 74; III, 358, 360.
287 PISA *1550*: Herlihy (1958); Beloch (1937-1961), II, 162; *1600-1800*: Beloch, II, 162.
288 ROMA *1500-1800*: Beloch (1937-1961), II, 21; III, 357, 361.
289 SIENA *1500-1800*: Beloch (1937-1961), II, 156-157; III, 358, 360.
290 VITERBO *1500-1800*: Beloch (1937-1961), II, 57.

ITALIA MERIDIONAL

291 ACIREALE *1600-1800*: Beloch (1937-1961), I, 160-162.
292 AGRIGENTO *1550-1800*: Beloch (1937-1961), I, 110, 115, 159.
293 ALTAMURA *1550-1800*: Beloch (1937-1961), I, 256-257.
294 BARI *1550-1750*: Beloch (1937-1961), I, 256; *1600*: Petraccone (1971), 68-86; *1800*: Beloch, I, 257.
295 CAGLIARI *1650*: Felloni (1977), 5; *1700-1750*: Beloch (1937-1961), I, 17, 22; *1800*: Felloni, 7.
296 CALTAGIRONE *1550-1800*: Beloch (1937-1961), I, 161-162.
297 CALTANISSETA *1550-1800*: Beloch (1937-1961), I, 160-161.
298 CASTELVETRANO *1550-1800*: Beloch (1937-1961), I, 160-161.

299 CASTROGIOVANNI *1550-1800*: Beloch (1937-1961), I, 161-162.
300 CATANIA *1500-1800*: Beloch (1937-1961), I, 145, 162.
301 FOGGIA *1600-1800*: Beloch (1937-1961), I, 259.
302 LECCE *1550-1800*: Beloch (1937-1961), I, 258; III, 357, 359.
303 MARSALA *1600-1800*: Beloch (1937-1961), I, 161.
304 MASCALI *1600-1800*: Beloch (1937-1961), I, 162.
305 MAZZARINO *1600-1800*: Beloch (1937-1961), I, 162.
306 MESINA *1500*: Beloch (1937-1961), III, 357; *1550*: Fellon (1977), 5; *1600-1800*: Beloch, I, 140; III, 357.
307 MODICA/POZZALLO *1550-1800*: Beloch (1937-1961), I, 161-162.
308 MONOPOLI *1650-1800*: Beloch (1937-1961), I, 256, 272.
309 NÁPOLES *1500*: Pardi (1924), 66; *1550*: Beloch (1937-1961), III, 357; *1600*: Coniglio (1955), 23-24; *1650*: De Seta (1973); Beloch, III, 359; *1700*: Petraccone (1974), 31, 149; *1750-1800*: Beloch, III, 359-360.
310 NICOSIA *1550-1800*: Beloch (1937-1961), I, 162; III, 358.
311 NOTO *1600-1800*: Beloch (1937-1961), I, 161-162.
312 PALERMO *1500-1800*: Beloch (1937-1961), III, 357, 359, 360.
313 PIAZZA (ENNA) *1550-1800*: Beloch (1937-1961), I, 162.
314 RAGUSA *1600-1800*: Beloch (1937-1961), I, 162.
315 REGGIO DE CALABRIA *1550-1800*: Felloni (1977), 5-7.
316 SASSARI *1700-1800*: Beloch (1937-1961), I, 17, 21.
317 SIRACUSA *1550-1800*: Beloch (1937-1961), I, 161.
318 TARENTO *1500-1600, 1800*: Beloch (1937-1961), III, 258.
319 TERMINI *1600-1800*: Beloch (1937-1961), I, 161.
320 TRAPANI *1550-1800*: Beloch (1937-1961), I, 160-161.

ESPAÑA

321 ALCALÁ LA REAL *1600*: González (1829); *1800*: Miñano (1826), 87.
322 ALCÁZAR DE SAN JUAN *1550*: Vicens Vives (1969), 485; *1600*: ídem; González (1829); *1750*: Artola (1971), 85; *1800*: Larruga y Boneta (1797).
323 ALICANTE *1550-1650*: Domínguez Ortiz (1963), I, 153; *1800*: Nadal (1966), 107-108; Ringrose (1969), 65-122.
324 ANDÚJAR *1600*: González (1829); *1800*: Miñano (1826), 204.
325 ANTEQUERA *1550-1650*: Vincent (1977), 480-481; González (1829); *1800*: Nadal (1966), 107-108.
326 ARACENA *1550-1700*: Vincent (1977), 480-481; González (1829); *1800*: Larruga y Boneta (1797).

327 ÁVILA *1550-1700*: Bennassar (1967), 96; Vincent (1977), 480-481; Kamen (1971), 21; *1800*: Miñano (1826).

328 BADAJOZ *1600*: González (1829); *1750*: Artola (1971), 100; *1800*: Miñano (1826).

329 BAEZA *1550-1700*: Vincent (1977), 480-481; *1800*: Miñano (1826), 358.

330 BARCELONA *1500-1750*: Biraben (1975), I, 201, 203; *1800*: Ringrose (1970), 6; Landry (1945), 105.

331 BILBAO *1700-1800*: Manleón (1961), 60, 79.

332 BURGOS *1500-1700*: Vincent (1977), 480-481; Bennassar (1967), 96; Vicens Vives (1969), 485; *1800*: Ringrose (1970), 6.

333 CÁDIZ *1500-1700*: Everaert (1973), 19-21; *1750*: Estrada (1748), II, 24; *1800*: Ringrose (1970), 6; Vicens Vives (1969), 485.

334 CARTAGENA *1500-1600*: González (1829); *1700*: Domínguez Ortiz (1963), I, 148; *1800*: Nadal (1966), 107-108.

335 CÓRDOBA *1500-1600*: Fortea Pérez (1981); *1650-1700*: Vincent (1977), 480-481; *1800*: Nadal (1966), 107-108.

336 CUENCA *1550*: Vincent (1977), 480-481; *1600*: Kamen (1980), 154; *1650-1700*: Vincent, 480-481; *1750*: Ringrose (1973), 74; *1800*: Miñano (1826), III, 249.

337 ÉCIJA *1550*: Vincent (1977), 480-481; *1600-1650*: Kamen (1980), 154; *1700*: Vincent, 480-481; *1800*: revisión de Nadal (1966), 107-108, a la luz de los documentos de la Junta Central del Estado (1857).

338 GRANADA *1500-1600*: estimaciones basadas en Vincent (1977), 480-481; Clark (1976), 74; *1700-1750*: asignación de categoría basada en Ringrose (1973), 72-73; *1800*: Nadal (1966), 107-108.

339 JAÉN *1550-1650*: Vincent (1977), 480-481; *1700-1750*: Domínguez Ortiz (1963), I, 147; *1800*; Miñano (1826), V, 85.

340 JEREZ DE LA FRONTERA *1550-1700*: Vincent (1977), 480-481; *1800*: Nadal (1966), 107-108.

341 LUCENA *1600*: González (1829); *1800*: Miñano (1826), V, 269.

342 MADRID *1550-1800*: Ringrose (1983), apéndice A, 28.

343 MÁLAGA *1550-1600*: Vincent (1977), 480-481; *1700*: Kamen (1980), 154; *1750*: Vicens Vives (1969), 485; *1800*: Nadal (1966), 107-108; Ringrose (1970), 6.

344 MEDINA DEL CAMPO *1550*: Bennassar (1967), 96; *1600-1700*: Vincent (1977), 480-481; *1800*: Miñano (1826), II, 384.

345 MEDINA DE RIOSECO *1550*: Vicens Vives (1969), 485; *1600-1700*: Vincent (1977), 480-481; Kamen (1971), 74.

346 MORÓN DE LA FRONTERA *1600*: González (1829); *1800*: Nadal (1966), 107-108.

347 MURCIA *1550-1700*: Vincent (1977), 480-481; *1800*: Ringrose (1970), 6.
348 OCAÑA *1600*: González (1829); *1750*: Artola (1971), 85; *1800*: Miñano (1826), VI, 281.
349 ORIHUELA *1500*: Vincent (1977), 480-481; *1600*: González (1829); *1800*: Miñano (1826), VI, 344.
350 OSUNA *1600*: González (1829), *1800*: Miñano (1826), VI, 365.
351 PALENCIA *1550*: Bennassar (1967), 96; *1600*: González (1829); *1750*: asignación de categoría basada en Ringrose (1973), 72-73; *1800*: Miñano (1826), VI, 406.
352 PALMA DE MALLORCA *1600*: Domínguez Ortiz (1963), I, 156; *1800*: Miñano (1826), VI, 409.
353 RONDA *1550-1600*: Vincent (1977), 480-481; *1800*: Miñano (1826), VII, 361.
354 SALAMANCA *1550-1700*: Vincent (1977), 480-481; Bennassar (1967), 96; Vicens Vives (1969), 485; *1800*: Miñano (1826), VII, 402.
355 SANTIAGO DE COMPOSTELA *1500-1650*: Ruiz Almansa (1948), 243; *1800*: Miñano (1826), VIII, 131.
356 SEGOVIA *1550-1700*: Vincent (1977), 480-481; Bennassar (1967), 96; Vicens Vives (1969), 485; *1800*: Miñano (1826), VIII, 188.
357 SEVILLA *1500*: Batista i Roca (1971), I, 318; *1550*: Pike (1972), 11; *1600*: Magalhaes Godinho (1969), 318; González (1829); *1650*: Kamen (1971), 21; *1700-1750*: Magalhaes Godinho, 355; *1800*: Ringrose (1970), 6; Iglesias (1968).
358 TOLEDO *1550-1650*: Mauro y Parker (1977), 38; *1700*: Vincent (1977), 480-481; *1800*: Ringrose (1970), 6; Ringrose (1973), 765.
359 ÚBEDA *1550-1700*: Vincent (1977), 480-481; *1800*: Miñano (1826), IX, 102.
360 UTRERA *1550-1700*: Vincent (1977), 480-481; *1800*: Miñano (1826), IX, 134.
361 VALENCIA *1500*: Vincent (1977), 480-481; *1550*: Mauro y Parker (1977), 39; *1600*: Kamen (1980), 154; *1650*: Mauro y Parker, 39; *1700*: Kamen (1980), 51; *1800*: Ringrose (1970), 6.
362 VALLADOLID *1550-1700*: Bennassar (1967), 96; *1800*: Ringrose (1970), 6.
363 ZARAGOZA *1550*: Domínguez Ortiz (1963), I, 155; *1600-1700*: Kamen (1980), 154; *1800*: Ringrose (1970), 6.

PORTUGAL

364 COIMBRA *1500-1550*: Gentil da Silva (1969), 268; *1650*: Magalhaes Godinho (1969), V, 384; *1750*: Magalhaes Godinho (1970), VI, 527; *1800*: basado en Weber (1899), 120.

365 ELVAS *1500-1550*: asignaciones basadas en Saunders (1982), 57; *1650*: Magalhaes Godinho (1969), V, 384; *1800*: asignación de categoría basada en Weber (1899), 120.

366 ÉVORA *1500-1550*: asignaciones basadas en Saunders (1982), 57; *1650*: Magalhaes Godinho (1969), V, 384; *1750*: Magalhaes Godinho, VI, 527; *1800*: asignación de categoría basada en Weber (1899), 120.

367 LISBOA *1500*: Clark (1976), 14; *1550*: Saunders (1982), 95; *1600*: Armengaud *et al.* (1968), 117; *1650*: estimación basada en Magalhaes Godinho (1969), V, 384; *1700-1750*: Magalhaes Godinho (1970), VI, 542; *1800*: Mols (1954-1956), II, 519.

368 OPORTO *1550*: Saunders (1982), 95; *1600-1650*: Magalhaes Godinho (1969), V, 384; *1700-1750*: Magalhaes Godinho (1970), VI, 527; *1800*: Mols (1954-1956), II, 519.

AUSTRIA Y CHECOSLOVAQUIA

369 BRNO (BRÜNN) *1650*: Chandler (1974), 153; *1750*: ídem; *1800*: Franke (1922), 112.

370 GRAZ *1600-1750*: Klein (1973), 106; *1800*: Franke (1922), 112.

371 INNSBRUCK *1500-1800*: Mathis (1977), 20; *1800*: Franke (1922), 112.

372 KLAGENFURT *1600-1750*: Klein (1973), 106; *1800*: Franke (1922), 112.

373 LINZ *1600-1750*: Klein (1973), 106; *1750*: asignación de categoría basada en Franke (1922), 112; *1800*: ídem.

374 PRAGA *1700*: Karnikova (1965), 59; *1750*: Peller (1920), 232-235; Bonnoure y Dupâquier (1966), 408-409; *1800*: ídem; Franke (1922), 112.

375 SALZBURGO *1600-1700*: Mathis (1977), 175-177; *1750*: Klein (1973), 106; *1800*: Franke (1922), 114.

376 VIENA *1500*: Cipolla (1975), 281; *1600*: Klein (1973), 106; *1650-1700*: Klein (1973), 90; *1650*: Keyser (1941), 375; *1700-1750*: Weiss (1882-1883), II, 95, 227; *1750*: Klein (1973), 106; *1800*: Franke (1922), 112.

POLONIA

377 CRACOVIA *1800*: Dabrowski (1957), 399.
378 POZNAN *1800*: Franke (1922), 114; Eisenbach y Grochulska (1965), 121.
379 VARSOVIA *1550-1800*: Eisenbach y Grochulska (1965), 116-117.

Apéndice 3

DISTRIBUCIÓN DE LAS CIUDADES POR TAMAÑOS, TOTALES DE POBLACIÓN URBANA Y MATRICES DE TRANSICIÓN, POR TERRITORIOS

Para la identificación de los códigos correspondientes a los diversos tamaños, véase el apéndice 1.

PAÍS CÓDIGO 1 ESCANDINAVIA

1500 \ 1550

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	5	0	0	0	0	0	0	5
1	0	1	0	0	0	0	0	1
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	5	1	0	0	0	0	0	6

1650 \ 1700

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	4	0	0	0	0	0	0	4
1	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	1	0	0	0	1
3	0	0	0	1	0	0	0	1
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	4	0	0	2	0	0	0	6

1550 \ 1600

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	4	1	0	0	0	0	0	5
1	0	1	0	0	0	0	0	1
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	4	2	0	0	0	0	0	6

1700 \ 1750

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	3	1	0	0	0	0	0	4
1	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	1	1	0	0	2
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	3	1	0	1	1	0	0	6

1600 \ 1650

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	4	0	0	0	0	0	0	4
1	0	0	1	1	0	0	0	2
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	4	0	1	1	0	0	0	6

1750 \ 1800

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	0	3	0	0	0	0	0	3
1	0	1	0	0	0	0	0	1
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	1	0	0	0	1
4	0	0	0	0	1	0	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	0	4	0	1	1	0	0	6

	Número de ciudades por tamaños						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	1	1	2	0	0	1	4
2	0	0	0	1	0	0	0
3	0	0	0	1	2	1	1
4	0	0	0	0	0	1	1
5	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	1	1	2	2	2	3	6
0	5	5	4	4	4	3	0

	Población total urbana (en millares)						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	13	13	26	0	0	14	52
2	0	0	0	23	0	0	0
3	0	0	0	40	115	60	75
4	0	0	0	0	0	93	101
5	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	13	13	26	63	115	167	228

PAÍS CÓDIGO 2 INGLATERRA Y GALES

1550

1500 \ 1550	0	1	2	3	4	5	6	T
0	39	0	0	0	0	0	0	39
1	1	3	0	0	0	0	0	4
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	1	0	0	1
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	40	3	0	0	1	0	0	44

1700

1650 \ 1700	0	1	2	3	4	5	6	T
0	33	3	0	0	0	0	0	36
1	0	5	0	0	0	0	0	5
2	0	0	2	0	0	0	0	2
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	1	1
T	33	8	2	0	0	0	1	44

1600

1550 \ 1600	0	1	2	3	4	5	6	T
0	38	2	0	0	0	0	0	40
1	0	3	0	0	0	0	0	3
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	1	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	38	5	0	0	0	1	0	44

1750

1700 \ 1750	0	1	2	3	4	5	6	T
0	22	9	2	0	0	0	0	33
1	1	6	1	0	0	0	0	8
2	0	0	1	1	0	0	0	2
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	1	1
T	23	15	4	1	0	0	1	44

1650

1600 \ 1650	0	1	2	3	4	5	6	T
0	36	2	0	0	0	0	0	38
1	0	3	2	0	0	0	0	5
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	1	1
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	36	5	2	0	0	0	1	44

1800

1750 \ 1800	0	1	2	3	4	5	6	T
0	0	21	2	0	0	0	0	23
1	0	8	3	4	0	0	0	15
2	0	0	2	2	0	0	0	4
3	0	0	0	1	0	0	0	1
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	1	1
T	0	29	7	7	0	0	1	44

	Número de ciudades por tamaños						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	4	3	5	5	8	15	29
2	0	0	0	2	2	4	7
3	1	0	0	0	0	1	7
4	0	1	0	0	0	0	0
5	0	0	1	0	0	0	0
6	0	0	0	1	1	1	1
Total	5	4	6	8	11	21	44
0	39	40	38	36	33	23	0

	Población total urbana (en millares)						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	40	32	55	55	89	190	372
2	0	0	0	40	54	111	210
3	40	0	0	0	0	45	423
4	0	80	0	0	0	0	0
5	0	0	200	0	0	0	0
6	0	0	0	400	575	675	865
Total	80	112	255	495	718	1.021	1.870

PAÍS CÓDIGO 3 ESCOCIA

1550

1500	0	1	2	3	4	5	6	T
0	7	0	0	0	0	0	0	7
1	0	1	0	0	0	0	0	1
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	7	1	0	0	0	0	0	8

1700

1650	0	1	2	3	4	5	6	T
0	6	1	0	0	0	0	0	7
1	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	1	0	0	0	1
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	6	1	0	1	0	0	0	8

1600

1550	0	1	2	3	4	5	6	T
0	7	0	0	0	0	0	0	7
1	0	0	1	0	0	0	0	1
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	7	0	1	0	0	0	0	8

1750

1700	0	1	2	3	4	5	6	T
0	3	3	0	0	0	0	0	6
1	0	0	1	0	0	0	0	1
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	1	0	0	0	1
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	3	3	1	1	0	0	0	8

1650

1600	0	1	2	3	4	5	6	T
0	7	0	0	0	0	0	0	7
1	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	1	0	0	0	0	1
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	7	0	1	0	0	0	0	8

1800

1750	0	1	2	3	4	5	6	T
0	0	3	0	0	0	0	0	3
1	0	1	2	0	0	0	0	3
2	0	0	0	1	0	0	0	1
3	0	0	0	0	1	0	0	1
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	0	4	2	1	1	0	0	8

	Número de ciudades por tamaños						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	1	1	0	0	1	3	4
2	0	0	1	1	0	1	2
3	0	0	0	0	1	1	1
4	0	0	0	0	0	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	1	1	1	1	2	5	8
0	7	7	7	7	6	3	0

	Población total urbana (en millares)						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	13	13	0	0	13	38	64
2	0	0	30	35	0	24	53
3	0	0	0	0	40	57	77
4	0	0	0	0	0	0	82
5	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	13	13	30	35	53	119	276

PAÍS CÓDIGO 4 IRLANDA

1550

1500	0	1	2	3	4	5	6	T
0	8	0	0	0	0	0	0	8
1	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	8	0	0	0	0	0	0	8

1700

1650	0	1	2	3	4	5	6	T
0	5	1	1	0	0	0	0	7
1	0	0	0	1	0	0	0	1
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	5	1	1	1	0	0	0	8

1600

1550	0	1	2	3	4	5	6	T
0	8	0	0	0	0	0	0	8
1	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	8	0	0	0	0	0	0	8

1750

1700	0	1	2	3	4	5	6	T
0	5	0	0	0	0	0	0	5
1	0	1	0	0	0	0	0	1
2	0	0	0	1	0	0	0	1
3	0	0	0	0	1	0	0	1
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	5	1	0	1	1	0	0	8

1650

1600	0	1	2	3	4	5	6	T
0	7	1	0	0	0	0	0	8
1	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	7	1	0	0	0	0	0	8

1800

1750	0	1	2	3	4	5	6	T
0	0	3	2	0	0	0	0	5
1	0	0	1	0	0	0	0	1
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	1	0	0	0	1
4	0	0	0	0	0	1	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	0	3	3	1	0	1	0	8

	Número de ciudades por tamaños						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	0	0	0	1	1	1	3
2	0	0	0	0	1	0	3
3	0	0	0	0	1	1	1
4	0	0	0	0	0	1	0
5	0	0	0	0	0	0	1
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	1	3	3	8
0	8	8	8	7	5	5	0

	Población total urbana (en millares)						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	0	0	0	17	11	13	43
2	0	0	0	0	25	0	83
3	0	0	0	0	60	58	75
4	0	0	0	0	0	90	0
5	0	0	0	0	0	0	168
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	17	96	161	369

PAÍS CÓDIGO 5 HOLANDA

1550

1500 \	0	1	2	3	4	5	6	T
0	9	1	0	0	0	0	0	10
1	0	8	2	0	0	0	0	10
2	0	0	1	0	0	0	0	1
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	9	9	3	0	0	0	0	21

1700

1650 \	0	1	2	3	4	5	6	T
0	1	1	0	0	0	0	0	2
1	0	6	2	0	0	0	0	8
2	0	2	6	1	0	0	0	9
3	0	0	0	1	0	0	0	1
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	1	0	1
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	1	9	8	2	0	1	0	21

1600

1550 \	0	1	2	3	4	5	6	T
0	2	6	1	0	0	0	0	9
1	0	6	3	0	0	0	0	9
2	0	1	1	1	0	0	0	3
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	2	13	5	1	0	0	0	21

1750

1700 \	0	1	2	3	4	5	6	T
0	1	0	0	0	0	0	0	1
1	2	7	0	0	0	0	0	9
2	0	2	6	0	0	0	0	8
3	0	0	1	1	0	0	0	2
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	1	0	1
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	3	9	7	1	0	1	0	21

1650

1600 \	0	1	2	3	4	5	6	T
0	2	0	0	0	0	0	0	2
1	0	8	5	0	0	0	0	13
2	0	0	4	1	0	0	0	5
3	0	0	0	0	0	1	0	1
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	2	8	9	1	0	1	0	21

1800

1750 \	0	1	2	3	4	5	6	T
0	2	1	0	0	0	0	0	3
1	0	9	0	0	0	0	0	9
2	0	0	7	0	0	0	0	7
3	0	0	0	1	0	0	0	1
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	1	0	1
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	2	10	7	1	0	1	0	21

	Número de ciudades por tamaños						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	10	9	13	8	9	9	10
2	1	3	5	9	8	7	7
3	0	0	1	1	2	1	1
4	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	1	1	1	1
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	11	12	19	19	20	18	19
0	10	9	2	2	1	3	2

	Población total urbana (en millares)						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	130	113	179	123	121	125	139
2	20	78	120	238	215	201	191
3	0	0	65	67	103	44	57
4	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	175	200	210	217
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	150	191	364	603	639	580	604

PAÍS CÓDIGO 6 BÉLGICA

1550 / 1500

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	8	0	0	0	0	0	0	8
1	0	4	0	0	0	0	0	4
2	0	0	5	1	0	0	0	6
3	0	0	0	1	1	0	0	2
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	8	4	5	2	1	0	0	20

1700 / 1650

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	5	1	0	0	0	0	0	6
1	0	6	0	0	0	0	0	6
2	0	0	3	1	0	0	0	4
3	0	0	0	3	1	0	0	4
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	5	7	3	4	1	0	0	20

1600 / 1550

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	7	1	0	0	0	0	0	8
1	1	3	0	0	0	0	0	4
2	0	1	4	0	0	0	0	5
3	0	0	1	1	0	0	0	2
4	0	0	0	1	0	0	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	8	5	5	2	0	0	0	20

1750 / 1700

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	5	0	0	0	0	0	0	5
1	0	7	0	0	0	0	0	7
2	0	1	2	0	0	0	0	3
3	0	0	0	4	0	0	0	4
4	0	0	0	1	0	0	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	5	8	2	5	0	0	0	20

1650 / 1600

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	6	2	0	0	0	0	0	8
1	0	4	1	0	0	0	0	5
2	0	0	3	2	0	0	0	5
3	0	0	0	2	0	0	0	2
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	6	6	4	4	0	0	0	20

1800 / 1750

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	0	5	0	0	0	0	0	5
1	0	5	3	0	0	0	0	8
2	0	0	2	0	0	0	0	2
3	0	0	0	5	0	0	0	5
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	0	10	5	5	0	0	0	20

	Número de ciudades por tamaños						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	4	4	5	6	7	8	10
2	6	5	5	4	3	2	5
3	2	2	2	4	4	5	5
4	0	1	0	0	1	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	12	12	12	14	15	15	20
0	8	8	8	6	5	5	0

	Población total urbana (en millares)						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	55	55	66	81	96	117	132
2	160	140	138	109	89	49	117
3	80	90	97	225	221	266	299
4	0	90	0	0	80	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	295	375	301	415	486	432	548

PAÍS CÓDIGO 7 ALEMANIA

1500 \ 1550

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	27	6	0	0	0	0	0	33
1	2	13	1	1	0	0	0	17
2	0	0	4	2	0	0	0	6
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	29	19	5	3	0	0	0	56

1650 \ 1700

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	26	7	0	0	0	0	0	33
1	0	8	4	2	0	0	0	14
2	0	0	5	1	0	0	0	6
3	0	0	0	3	0	0	0	3
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	26	15	9	6	0	0	0	56

1550 \ 1600

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	25	4	0	0	0	0	0	29
1	1	12	6	0	0	0	0	19
2	0	0	2	3	0	0	0	5
3	0	0	0	3	0	0	0	3
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	26	16	8	6	0	0	0	56

1700 \ 1750

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	20	6	0	0	0	0	0	26
1	1	12	2	0	0	0	0	15
2	0	0	7	2	0	0	0	9
3	0	0	1	4	1	0	0	6
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	21	18	10	6	1	0	0	56

1600 \ 1650

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	26	0	0	0	0	0	0	26
1	6	10	0	0	0	0	0	16
2	0	4	4	0	0	0	0	8
3	1	0	2	3	0	0	0	6
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	33	14	6	3	0	0	0	56

1750 \ 1800

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	2	19	0	0	0	0	0	21
1	1	9	8	0	0	0	0	18
2	0	0	10	0	0	0	0	10
3	0	0	0	5	1	0	0	6
4	0	0	0	0	1	0	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	3	28	18	5	2	0	0	56

	Número de ciudades por tamaños						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	17	19	16	14	15	18	28
2	6	5	8	6	9	10	18
3	0	3	6	3	6	6	5
4	0	0	0	0	0	1	2
5	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	23	27	30	23	30	35	53
0	33	29	26	33	26	21	3

	Población total urbana (en millares)						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	230	259	211	181	191	260	370
2	155	150	193	157	226	276	483
3	0	125	258	190	297	331	250
4	0	0	0	0	0	90	250
5	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	385	534	662	528	714	956	1.353

PAÍS CÓDIGO 8 FRANCIA

1550

1500	0	1	2	3	4	5	6	T
0	43	3	0	0	0	0	0	46
1	1	18	1	0	0	0	0	20
2	0	0	8	1	0	0	0	9
3	0	0	0	2	0	0	0	2
4	0	0	0	0	1	0	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	44	21	9	3	1	0	0	78

1700

1650	0	1	2	3	4	5	6	T
0	23	10	1	0	0	0	0	34
1	0	19	4	0	0	0	0	23
2	0	0	14	0	0	0	0	14
3	0	0	1	3	1	0	0	5
4	0	0	0	1	0	0	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	1	1
T	23	29	20	4	1	0	1	78

1600

1550	0	1	2	3	4	5	6	T
0	35	9	0	0	0	0	0	44
1	0	14	7	0	0	0	0	21
2	0	0	7	2	0	0	0	9
3	0	0	0	3	0	0	0	3
4	0	0	0	0	0	1	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	35	23	14	5	0	1	0	78

1750

1700	0	1	2	3	4	5	6	T
0	21	1	1	0	0	0	0	23
1	2	21	6	0	0	0	0	29
2	0	2	16	2	0	0	0	20
3	0	0	0	4	0	0	0	4
4	0	0	0	0	1	0	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	1	1
T	23	24	23	6	1	0	1	78

1650

1600	0	1	2	3	4	5	6	T
0	34	1	0	0	0	0	0	35
1	0	21	2	0	0	0	0	23
2	0	1	12	1	0	0	0	14
3	0	0	0	4	1	0	0	5
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	1	1
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	34	23	14	5	1	0	1	78

1800

1750	0	1	2	3	4	5	6	T
0	0	23	0	0	0	0	0	23
1	0	21	3	0	0	0	0	24
2	0	3	18	2	0	0	0	23
3	0	0	0	4	2	0	0	6
4	0	0	0	0	1	0	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	1	1
T	0	47	21	6	3	0	1	78

	Número de ciudades por tamaños						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	20	21	23	23	29	24	47
2	9	9	14	14	20	23	21
3	2	3	5	5	4	6	6
4	1	1	0	1	1	1	3
5	0	0	1	0	0	0	0
6	0	0	0	1	1	1	1
Total	32	34	43	44	55	55	78
0	46	44	35	34	23	23	0

	Población total urbana (en millares)						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	262	279	299	313	384	332	646
2	236	235	364	362	523	609	558
3	90	175	220	263	231	341	328
4	100	130	0	82	97	114	269
5	0	0	220	0	0	0	0
6	0	0	0	430	510	576	581
Total	688	819	1.104	1.450	1.745	1.972	2.382

N. B. Véase el apéndice 2, n.° 231, Ruán, para aclarar las pequeñas discrepancias entre los datos que presentamos aquí y los que ofrecemos en el texto principal.

PAÍS CÓDIGO 9 SUIZA

1550 \ 1500

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	3	0	0	0	0	0	0	3
1	0	1	0	0	0	0	0	1
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	3	1	0	0	0	0	0	4

1700 \ 1650

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	1	1	0	0	0	0	0	2
1	0	2	0	0	0	0	0	2
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	1	3	0	0	0	0	0	4

1600 \ 1550

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	2	1	0	0	0	0	0	3
1	0	1	0	0	0	0	0	1
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	2	2	0	0	0	0	0	4

1750 \ 1700

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	0	1	0	0	0	0	0	1
1	0	2	1	0	0	0	0	3
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	0	3	1	0	0	0	0	4

1650 \ 1600

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	2	0	0	0	0	0	0	2
1	0	2	0	0	0	0	0	2
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	2	2	0	0	0	0	0	4

1800 \ 1750

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	0	3	0	0	0	0	0	3
2	0	0	1	0	0	0	0	1
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	0	3	1	0	0	0	0	4

	Número de ciudades por tamaños						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	1	1	2	2	3	3	3
2	0	0	0	0	0	1	1
3	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	1	1	2	2	3	4	4
0	3	3	2	2	1	0	0

	Población total urbana (en millares)						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	10	12	25	22	39	37	37
2	0	0	0	0	0	23	26
3	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	10	12	25	22	39	60	63

PAÍS CÓDIGO 10 ITALIA SEPTENTRIONAL

1500

1500	0	1	2	3	4	5	6	T
0	12	1	0	0	0	0	0	13
1	0	10	2	0	0	0	0	12
2	0	0	3	1	0	0	0	4
3	0	0	1	2	0	0	0	3
4	0	0	0	1	1	0	0	2
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	12	11	6	4	1	0	0	34

1700

1650	0	1	2	3	4	5	6	T
0	12	3	0	0	0	0	0	15
1	0	5	6	0	0	0	0	11
2	0	0	3	2	0	0	0	5
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	3	0	0	3
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	12	8	9	2	3	0	0	34

1600

1550	0	1	2	3	4	5	6	T
0	4	8	0	0	0	0	0	12
1	0	8	3	0	0	0	0	11
2	0	0	6	0	0	0	0	6
3	0	0	0	3	1	0	0	4
4	0	0	0	0	1	0	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	4	16	9	3	2	0	0	34

1750

1700	0	1	2	3	4	5	6	T
0	5	7	0	0	0	0	0	12
1	0	8	0	0	0	0	0	8
2	0	0	9	0	0	0	0	9
3	0	0	0	2	0	0	0	2
4	0	0	0	0	3	0	0	3
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	5	15	9	2	3	0	0	34

1650

1600	0	1	2	3	4	5	6	T
0	4	0	0	0	0	0	0	4
1	11	5	0	0	0	0	0	16
2	0	6	3	0	0	0	0	9
3	0	0	2	0	1	0	0	3
4	0	0	0	0	2	0	0	2
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	15	11	5	0	3	0	0	34

1800

1750	0	1	2	3	4	5	6	T
0	1	4	0	0	0	0	0	5
1	0	13	2	0	0	0	0	15
2	0	0	9	0	0	0	0	9
3	0	0	0	1	1	0	0	2
4	0	0	0	0	3	0	0	3
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	1	17	11	1	4	0	0	34

	Número de ciudades por tamaños						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	12	11	16	11	8	15	17
2	4	6	9	5	9	9	11
3	3	4	3	0	2	2	1
4	2	1	2	3	3	3	4
5	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	21	22	30	19	22	29	33
0	13	12	4	15	12	5	1

	Población total urbana (en millares)						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	169	149	201	162	112	209	249
2	120	177	275	142	241	255	296
3	149	227	162	0	83	100	41
4	200	158	259	310	342	360	446
5	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	638	711	897	614	778	924	1.032

PAÍS CÓDIGO 11 ITALIA CENTRAL

1550 / 1500

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	2	0	0	0	0	0	0	2
1	0	3	1	0	0	0	0	4
2	0	0	1	1	0	0	0	2
3	0	0	0	3	0	0	0	3
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	2	3	2	4	0	0	0	11

1700 / 1650

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	1	5	0	0	0	0	0	6
2	0	0	2	0	0	0	0	2
3	0	0	0	2	0	0	0	2
4	0	0	0	0	1	0	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	1	5	2	2	1	0	0	11

1600 / 1550

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	2	0	0	0	0	0	0	2
1	0	3	0	0	0	0	0	3
2	0	0	2	0	0	0	0	2
3	0	0	1	2	1	0	0	4
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	2	3	3	2	1	0	0	11

1750 / 1700

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	0	1	0	0	0	0	0	1
1	0	4	1	0	0	0	0	5
2	0	0	2	0	0	0	0	2
3	0	0	0	2	0	0	0	2
4	0	0	0	0	1	0	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	0	5	3	2	1	0	0	11

1650 / 1600

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	0	2	0	0	0	0	0	2
1	0	3	0	0	0	0	0	3
2	0	1	2	0	0	0	0	3
3	0	0	0	2	0	0	0	2
4	0	0	0	0	1	0	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	0	6	2	2	1	0	0	11

1800 / 1750

	0	1	2	3	4	5	6	T
0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	0	5	0	0	0	0	0	5
2	0	1	1	1	0	0	0	3
3	0	0	0	1	1	0	0	2
4	0	0	0	0	0	1	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	0	6	1	2	1	1	0	11

	Número de ciudades por tamaños						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	4	3	3	6	5	5	6
2	2	2	3	2	2	3	1
3	3	4	2	2	2	2	2
4	0	0	1	1	1	1	1
5	0	0	0	0	0	0	1
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	9	9	9	11	10	11	11
0	2	2	2	0	1	0	0

	Población total urbana (en millares)						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	53	33	47	81	76	66	91
2	54	44	77	50	50	83	30
3	180	209	133	129	135	143	124
4	0	0	105	124	138	156	81
5	0	0	0	0	0	0	163
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	287	286	362	384	399	448	489

PAÍS CÓDIGO 12 ITALIA MERIDIONAL

1550

1500	0	1	2	3	4	5	6	T
0	15	1	0	0	0	0	0	16
1	0	8	3	0	0	0	0	11
2	0	0	1	0	0	0	0	1
3	0	0	0	1	0	0	0	1
4	0	0	0	0	0	1	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	15	9	4	1	0	1	0	30

1700

1650	0	1	2	3	4	5	6	T
0	8	2	0	0	0	0	0	10
1	3	14	0	0	0	0	0	17
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	1	0	0	0	1
4	0	0	0	0	1	0	0	1
5	0	0	0	0	0	1	0	1
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	11	16	0	1	1	1	0	30

1600

1550	0	1	2	3	4	5	6	T
0	10	5	0	0	0	0	0	15
1	0	7	2	0	0	0	0	9
2	0	1	2	1	0	0	0	4
3	0	0	0	0	1	0	0	1
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	1	0	1
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	10	13	4	1	1	1	0	30

1750

1700	0	1	2	3	4	5	6	T
0	4	7	0	0	0	0	0	11
1	1	13	2	0	0	0	0	16
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	1	0	0	0	0	1
4	0	0	0	0	1	0	0	1
5	0	0	0	0	0	1	0	1
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	5	20	3	0	1	1	0	30

1650

1600	0	1	2	3	4	5	6	T
0	7	3	0	0	0	0	0	10
1	3	10	0	0	0	0	0	13
2	0	4	0	0	0	0	0	4
3	0	0	0	1	0	0	0	1
4	0	0	0	0	1	0	0	1
5	0	0	0	0	0	1	0	1
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	10	17	0	1	1	1	0	30

1800

1750	0	1	2	3	4	5	6	T
0	0	5	0	0	0	0	0	5
1	0	16	4	0	0	0	0	20
2	0	0	1	2	0	0	0	3
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	1	0	0	1
5	0	0	0	0	0	0	1	1
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	0	21	5	2	1	0	1	30

	Número de ciudades por tamaños						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	11	9	13	17	16	20	21
2	1	4	4	0	0	3	5
3	1	1	1	1	1	0	2
4	1	0	1	1	1	1	1
5	0	1	1	1	1	1	0
6	0	0	0	0	0	0	1
Total	14	15	20	20	19	25	30
0	16	15	10	10	11	5	0

	Población total urbana (en millares)						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	147	123	177	224	228	281	313
2	25	96	101	0	0	83	106
3	55	70	50	50	40	0	89
4	150	0	105	129	100	118	139
5	0	212	281	176	216	305	0
6	0	0	0	0	0	0	427
Total	377	501	714	579	584	787	1.074

PAÍS CÓDIGO 13 ESPAÑA

1550 / 1500

1500 \ 1550	0	1	2	3	4	5	6	T
0	16	5	2	0	0	0	0	23
1	0	9	4	0	0	0	0	13
2	0	0	3	2	0	0	0	5
3	0	0	1	1	0	0	0	2
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	16	14	10	3	0	0	0	43

1700 / 1650

1650 \ 1700	0	1	2	3	4	5	6	T
0	17	1	1	0	0	0	0	19
1	4	7	2	0	0	0	0	13
2	0	1	5	0	0	0	0	6
3	0	0	0	3	1	0	0	4
4	0	0	0	0	1	0	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	21	9	8	3	2	0	0	43

1600 / 1550

1550 \ 1600	0	1	2	3	4	5	6	T
0	6	10	0	0	0	0	0	16
1	0	8	6	0	0	0	0	14
2	0	2	3	5	0	0	0	10
3	0	0	0	2	1	0	0	3
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	6	20	9	7	1	0	0	43

1750 / 1700

1700 \ 1750	0	1	2	3	4	5	6	T
0	19	2	0	0	0	0	0	21
1	0	7	2	0	0	0	0	9
2	0	0	7	1	0	0	0	8
3	0	0	0	3	0	0	0	3
4	0	0	0	1	1	0	0	2
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	19	9	9	5	1	0	0	43

1650 / 1600

1600 \ 1650	0	1	2	3	4	5	6	T
0	5	1	0	0	0	0	0	6
1	13	6	1	0	0	0	0	20
2	1	5	3	0	0	0	0	9
3	0	1	2	3	1	0	0	7
4	0	0	0	1	0	0	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	19	13	6	4	1	0	0	43

1800 / 1750

1750 \ 1800	0	1	2	3	4	5	6	T
0	8	11	0	0	0	0	0	19
1	1	5	3	0	0	0	0	9
2	0	0	6	3	0	0	0	9
3	0	0	0	2	3	0	0	5
4	0	0	0	0	0	1	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	9	16	9	5	3	1	0	43

	Número de ciudades por tamaños						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	13	14	20	13	9	9	16
2	5	10	9	6	8	9	9
3	2	3	7	4	3	5	5
4	0	0	1	1	2	1	3
5	0	0	0	0	0	0	1
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	20	27	37	24	22	24	34
0	23	16	6	19	21	19	9

	Población total urbana (en millares)						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	169	204	254	183	115	125	202
2	134	271	218	149	203	247	260
3	110	165	361	211	150	286	245
4	0	0	90	130	206	109	291
5	0	0	0	0	0	0	167
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	414	639	923	672	673	767	1.165

PAÍS CÓDIGO 14 PORTUGAL

1550

1500 \	0	1	2	3	4	5	6	T
0	1	3	0	0	0	0	0	4
1	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	1	0	0	1
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	1	3	0	0	1	0	0	5

1700

1650 \	0	1	2	3	4	5	6	T
0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	0	3	0	0	0	0	0	3
2	0	0	1	0	0	0	0	1
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	1	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	0	3	1	0	0	1	0	5

1600

1550 \	0	1	2	3	4	5	6	T
0	0	1	0	0	0	0	0	1
1	0	3	0	0	0	0	0	3
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	1	0	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	0	4	0	0	1	0	0	5

1750

1700 \	0	1	2	3	4	5	6	T
0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	0	3	0	0	0	0	0	3
2	0	0	1	0	0	0	0	1
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	1	0	0	1
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	0	3	1	0	1	0	0	5

1650

1600 \	0	1	2	3	4	5	6	T
0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	0	3	1	0	0	0	0	4
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	1	0	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	0	3	1	0	1	0	0	5

1800

1750 \	0	1	2	3	4	5	6	T
0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	0	3	0	0	0	0	0	3
2	0	0	1	0	0	0	0	1
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	1	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	0	3	1	0	0	1	0	5

	Número de ciudades por tamaños						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	0	3	4	3	3	3	3
2	1	0	0	1	1	1	1
3	0	0	0	0	0	0	0
4	0	1	1	1	0	1	0
5	0	0	0	0	1	0	1
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	1	4	5	5	5	5	5
0	4	1	0	0	0	0	0

	Población total urbana (en millares)						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	0	40	55	49	40	40	42
2	30	0	0	20	25	21	30
3	0	0	0	0	0	0	0
4	0	98	100	130	0	148	0
5	0	0	0	0	165	0	180
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	30	138	155	199	230	209	252

PAÍS CÓDIGO 15 AUSTRIA Y CHECOSLOVAQUIA

1550

1500	0	1	2	3	4	5	6	T
0	5	0	0	0	0	0	0	5
1	0	1	0	0	0	0	0	1
2	0	0	2	0	0	0	0	2
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	5	1	2	0	0	0	0	8

1700

1650	0	1	2	3	4	5	6	T
0	4	1	0	0	0	0	0	5
1	0	1	0	0	0	0	0	1
2	0	0	1	0	0	0	0	1
3	0	0	0	0	1	0	0	1
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	4	2	1	0	1	0	0	8

1600

1550	0	1	2	3	4	5	6	T
0	5	0	0	0	0	0	0	5
1	0	1	0	0	0	0	0	1
2	0	0	1	1	0	0	0	2
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	5	1	1	1	0	0	0	8

1750

1700	0	1	2	3	4	5	6	T
0	2	1	1	0	0	0	0	4
1	0	2	0	0	0	0	0	2
2	0	0	0	1	0	0	0	1
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	1	0	1
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	2	3	1	1	0	1	0	8

1650

1600	0	1	2	3	4	5	6	T
0	5	0	0	0	0	0	0	5
1	0	1	0	0	0	0	0	1
2	0	0	1	0	0	0	0	1
3	0	0	0	1	0	0	0	1
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	5	1	1	1	0	0	0	8

1800

1750	0	1	2	3	4	5	6	T
0	0	2	0	0	0	0	0	2
1	0	2	1	0	0	0	0	3
2	0	0	1	0	0	0	0	1
3	0	0	0	1	0	0	0	1
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	1	0	1
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	0	4	2	1	0	1	0	8

	Número de ciudades por tamaños						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	1	1	1	1	2	3	4
2	2	2	1	1	1	1	2
3	0	0	1	1	0	1	1
4	0	0	0	0	1	0	0
5	0	0	0	0	0	1	1
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	3	3	3	3	4	6	8
0	5	5	5	5	4	2	0

	Población total urbana (en millares)						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	13	13	13	13	27	40	48
2	47	54	27	27	39	20	54
3	0	0	50	60	0	59	77
4	0	0	0	0	114	0	0
5	0	0	0	0	0	175	231
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	60	67	90	100	180	294	410

PAÍS CÓDIGO 16 POLONIA

1550

1500	0	1	2	3	4	5	6	T
0	2	1	0	0	0	0	0	3
1	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	2	1	0	0	0	0	0	3

1700

1650	0	1	2	3	4	5	6	T
0	2	0	0	0	0	0	0	2
1	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	1	0	0	0	0	0	1
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	2	1	0	0	0	0	0	3

1600

1550	0	1	2	3	4	5	6	T
0	2	0	0	0	0	0	0	2
1	0	1	0	0	0	0	0	1
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	2	1	0	0	0	0	0	3

1750

1700	0	1	2	3	4	5	6	T
0	1	1	0	0	0	0	0	2
1	0	0	1	0	0	0	0	1
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	1	1	1	0	0	0	0	3

1650

1600	0	1	2	3	4	5	6	T
0	2	0	0	0	0	0	0	2
1	0	0	1	0	0	0	0	1
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	2	0	1	0	0	0	0	3

1800

1750	0	1	2	3	4	5	6	T
0	0	1	0	0	0	0	0	1
1	0	0	1	0	0	0	0	1
2	0	0	0	1	0	0	0	1
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
T	0	1	1	1	0	0	0	3

	Número de ciudades por tamaños						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	0	1	1	0	1	1	1
2	0	0	0	1	0	1	1
3	0	0	0	0	0	0	1
4	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	1	1	1	1	2	3
0	3	2	2	2	2	1	0

	Población total urbana (en millares)						
	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800
1	0	10	15	0	15	13	16
2	0	0	0	20	0	23	24
3	0	0	0	0	0	0	63
4	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	10	15	20	15	36	103

Apéndice 4

POBLACIÓN URBANA DE LA EUROPA EXTREMO-ORIENTAL ALREDEDOR DE 1800

El mapa de la página siguiente identifica el territorio que fue excluido de la consideración sistemática de nuestro estudio. A finales del siglo XVIII estaba gobernado por el Imperio otomano y por la mitad húngara del Imperio austro-húngaro. Desde el punto de vista de los asentamientos urbanos, la región está limitada al oeste por la línea Königsberg-Viena-Trieste y al este por la línea formada por las ciudades más occidentales del Imperio ruso, tal como lo define Rozman: Riga-Minsk-Kiev-mar Negro (a la altura de Odesa).

Las ciudades probablemente situadas por encima del umbral de 10.000 habitantes en 1800 son las siguientes:

Imperio húngaro		Imperio otomano	
Lvov (Lemberg)	39.000	Belgrado (1854)	17.000
Przemyśl	?	Bucarest (incluida población rural)	42.000
Budapest	54.000	Sofía (1850)	30.000
Bratislava (Pressburg)	21.000	Filipópolis (1850)	40.000
Debrecen	29.000	Sarajevo	?
Szeged	*c.* 20.000	Atenas (1853)	31.000
Subotica (Szobadka)	28.000	Salónica	60.000 - 70.000
Kecskemet	*c.* 20.000	Patras (1853)	160.000
Hodmezövăsárhely	*c.* 20.000	Sérrai	20.000

FUENTE: Philippe Wolff, ed., *Guide international d'histoire urbaine*, vol. 1: *Europe*, Klincksieck, París, 1977, pp. 229 y 252; Adna F. Weber, *The Growth of Cities in the Nineteenth Century: a Study in Statistics*, Nueva York, 1899, pp. 101 y 120-122; Nikolaï Todorov, *La ville Balkanique aux XV^e^-XIX^e^ siècles. Développement socio-économique et démographique*, Sofía, 1972, *passim*.

Sobre el período anterior a 1800, puede decirse lo siguiente:

Grecia: En torno a 1500 tres ciudades pueden haber excedido el nivel de 10.000 habitantes: Adrianópolis, Salónica y Atenas. Parece ser que seis ciudades de Macedonia, tres de la Grecia central y dos del Peloponeso pueden haber contenido entre 1.500 y 5.000 habitantes (Wolff, *Guide international*, 229).

Balcanes: En la segunda mitad del siglo XVI, la región balcánica, en conjunto, poseía ocho ciudades con más de 1.600 fuegos (tal vez equiva-

lentes a 8.800-10.000 habitantes) y treinta y seis ciudades de diversos tamaños (Todorov, ídem, 45). En otros trabajos (en su artículo «Quelques aspects de la ville Balkanique aux XV^e et XVI^e siècles», en *La ville Balkanique sous les Ottomans [XV^e-XIX^e siècles]*, Londres, 1977, p. 213), cita las siguientes ciudades como poseyendo al menos 10.000 habitantes a mediados del siglo XVI: Sarajevo, Nokopol y Stopje (cada una con 10.000-15.000 habitantes), Atenas, Adrianópolis y Salónica (cada una con 20.000-30.000 habitantes) y Constantinopla, con más de 100.000.

Alrededor de 1800 los Balcanes y Grecia contaban con siete u ocho ciudades de 10.000 o más habitantes, con una población total de quizá 100.000. Se cree que la población total de la región puede haberse aproximado a los cinco millones (Constantinopla y toda la Turquía actual están excluidas de estas estimaciones). La población en esas ciudades no excedía mucho el 2 por 100 del total.

Hungría (la «Gran Hungría» del Imperio austro-húngaro) contaba con 9.900.000 habitantes en 1800. Junto a las ciudades relacionadas antes, existían otros municipios cuyas poblaciones excedían los 10.000 habitantes. Una fuente (Weber, *Growth of Cities*, p. 101) sostiene que existían treinta en total, con una población global de 528.000 personas, o un 5,3 por 100 de los efectivos globales. Aparentemente, las cifras para muchas de estas ciudades incluyen los habitantes de amplios distritos rurales (Jozsef Kovocsics, «Situation démographique de la Hongrie à la fin du XVIII^e siècle», en *Annales de démographie historique*, 1965, pp. 83-102). A la vista del hecho de que las nueve ciudades mencionadas sumaban más o menos 220.000 habitantes, la población de todas las ciudades de 10.000 o más habitantes podía haber ascendido a 400.000, o el 4 por 100 de la población total.

Para el conjunto del territorio, pueden cifrarse en unas veinticinco las ciudades con una población de 500.000 personas sobre unos efectivos demográficos totales de 15.000.000, de manera que el porcentaje urbano estaba alrededor del 3,3 por 100.

NOTAS

1. EL PROBLEMA DE LA CIUDAD EN LA EDAD MODERNA EUROPEA

1. H. J. Dyos, «Agenda for urban historians», p. 7.

2. En lo sucesivo, las expresiones «early modern times» y semejantes son traducidas como Edad Moderna para evitar confusiones. (*N. del t.*)

3. Entre los muchos estudios, destacan los de Henri Pirenne, *Las ciudades de la Edad Media*, 1972 (sus obras sobre el tema están recogidas en *Les villes et les institutions urbaines*, 1925), y Max Weber, *Economía y Sociedad*, 1944.

4. Henri Pirenne, *Historia económica y social de la Edad Media*, 1939, pp. 47-48.

5. M. M. Postan, *The Medieval Economy and Society*, 1975, p. 212.

6. Fernand Braudel, *Civilización material, economía y capitalismo*, vol. I, 1984, pp. 446 y 450.

7. Para visiones «contemporáneas» de la nueva ciudad industrial, pueden verse, entre otros, Robert Vaughan, *The Age of Great Cities*, 1843; P. Geddes, *Cities in Evolution*, 1915, y Ferdinand Tönnies, *Gemeinschaft und Gesellschaft*, 1955. Perspectivas modernas sobre el debate, Asa Briggs, «The human aggregate», 1973, y Jürgen Reulicke, ed., *Die deutsche Stadt im Industriezeitalter*, 1978.

8. Leo Jakobson, «Introduction», 1971, p. 15. Visiones parecidas pueden hallarse en: H. Carter, *El estudio de la geografía urbana*, 1983, y Peter N. Stearns, *European Society in Upheaval: Social History since 1750*, 1975.

9. David Clark, *Urban Geography*, 1982, p. 48.

10. No esencialmente diferentes de este esquema son la periodización y terminología propuestas por el historiador urbano Eric Lampard, quien habla de una *urbanización primordial* («la primera realización de una organización urbana incipiente») y de una *urbanización definitiva* («la culminación de las tendencias primordiales ..., la organización y apropiación de un excedente agrícola»). Lampard divide la urbanización definitiva en dos subcategorías: urbanización clásica y urbanización industrial. En la primera «se combinan diversas constricciones y circunstancias para moderar el crecimiento de la población y de las ciudades, como si dijéramos, a través de controles y equilibrios "sistémicos" o intrínsecos a la sociedad. En la segunda, esas constricciones y condicio-

nes son debilitadas por la consecución final de capacidades tecnológicas y organizativas que permiten una concentración de población sin precedentes». Con estas categorías, Lampard insiste en el desarrollo de las ciudades aparecidas en el seno de las sociedades agrícolas tras la desaparición de las restricciones al crecimiento urbano gracias a la tecnología industrial. No obstante, a la vista de la enorme extensión de esos períodos, es difícil apreciar diferencias prácticas entre las categorías de Lampard y las de Sjoberg, tal como las presenta Clark. Para la periodización de Lampard, véase su trabajo «Historical aspects of urbanization», 1965.

11. Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, vol. I, pp. 432 y 433-434.

12. *Ibid.*, p. 458.

13. Braudel, *Civilización material* ..., vol. I, p. 489.

14. John Merrington, «Ciudad y campo en la transición al capitalismo», 1977, pp. 238-276.

15. *Ibid.*, pp. 257-258 y 260.

16. *Ibid.*, p. 270.

17. *Ibid.*, p. 268.

18. La bibliografía sobre la «protoindustrialización» es citada en las notas 40 y 43 del capítulo 10; véase también la posición de Charles Tilly, en «Flows of capital and forms of industry in Europe, 1500-1900», 1983.

19. Philip Abrams, «Towns and economic growth: some theories and problems», 1978, p. 24.

20. Gilbert Rozman, *Urban Networks in Ch'ing China and Tokugawa Japan*, 1973, *Urban Networks in Russia, 1750-800, and Premodern Periodization*, 1976, y «Urban networks and historical stages», 1978; G. William Skinner, «Regional urbanization in nineteenth century China» y «Cities and the hierarchy of local systems», 1977; Allan Pred, *Urban Growth and the Circulation of Information: the United States System of Cities, 1790-1840*, 1973, y *Urban Growth and City-Systems in the United States, 1840-1860*, 1980; y Brian T. Robson, *Urban Growth: an Approach*, 1973.

21. Para una síntesis de los estadios, véase Rozman, «Urban networks and historical stages».

22. Skinner, «Regional urbanization ...», p. 211.

23. Abrams, *op. cit.*, p. 31.

24. Esta visión no es nueva (puede ser hallada repetida en los artículos de Lampard), pero raramente es seguida en la práctica. Desde este punto de vista, es instructivo comparar las subdisciplinas de la historia urbana y de la historia agraria. Esta última es, potencialmente, un caos de particularismos (después de todo, cada campo tiene su propia historia) pero, de hecho, está equipada con modelos y generalizaciones de «nivel medio» —muchos de ellos desarrollados internamente por historiadores como W. Abel, B. H. Slicher van Bath y E. Le Roy Ladurie, y otros tomados de la economía y la demografía—, que han sido eficaces para integrar los detalles en esquemas extensos. En consecuencia, se puede distinguir entre el destino local de campesinos o propietarios y las funciones de la producción agrícola y de las transformaciones de la especialización regional. La historia agraria es algo más que historia local. En

historia urbana, este tipo de distinción no es fácilmente realizable porque no se han llevado a cabo todavía generalizaciones de nivel medio.

25. Hope Eldridge Tisdale, «The process of urbanization», 1942.

26. Entre los variados esfuerzos por definir la ciudad, véase Clark, *Urban Geography*, pp. 17-37.

27. Philip Hauser, «Urbanization: an overview», 1965, p. 7.

28. Los aspectos culturales del fenómeno urbano son subrayados por los «ecólogos de Chicago», especialmente por L. Wirth, «El urbanismo como modo de vida», 1938. El comportamiento que Wirth veía fluir de la vida en una localidad urbana actualmente se ve disociado con frecuencia del medio inmediato en que se vive. Así, «hay algunas personas que están en la ciudad pero no pertenecen a ella (los paletos), mientras que otros pertenecen a la ciudad sin estar en ella» (R. E. Pahl, ed., *Readings in Urban Sociology*, 1968, p. 273).

29. John Patten, *English Towns, 1500-1700*, 1978, p. 17.

30. Una posición similar a ésta es presentada en P. Kooij, «Urbanization. What's in a name?», 1981.

31. Lo que sigue se basa en Charles Tilly, *The Vendée*, 1964, pp. 16-20.

32. Jakobson, «Introduction», p. 15.

2. FORMACIÓN DE LA BASE EMPÍRICA

1. La bibliografía sobre estos temas es ya muy extensa. Para la metodología, véase Louis Henry, *Manual de demografía histórica*, 1983; para una síntesis de los resultados obtenidos a través de la reconstrucción de familias, Michael Flinn, *The European Demographic System, 1500-1820*, 1981; para la proyección inversa, E. A. Wrigley y R. S. Schofield, *The Population History of England, 1541-1871: a Reconstruction*, Londres, 1981.

2. La inspiración de esta parte del libro procede del estudio pionero de Adna F. Weber, *The Growth of Cities in the Nineteenth Century*, 1899.

3. Pueden hallarse apoyos para esta distinción en el tratamiento que hace Gilbert Rozman (*Urban Networks in Russia* ..., 1976) de la urbanización rusa como fenómeno autónomo y también en las justificaciones de Wallerstein al establecer su «economía mundo-europea» (*El moderno sistema mundial*, 1979).

4. En el apéndice 4 presentamos algunos datos sobre la población urbana europea situada al este de los límites trazados en nuestra base empírica.

5. Aproximadamente, las fronteras polacas utilizadas aquí coinciden con las del Gran Ducado de Varsovia establecido por Napoleón, que ocupaba una extensión de 155.000 km², mucho menor que la Polonia anterior al primer reparto de 1772, que alcanzaba los 718.000 km².

6. Naciones Unidas, *Demographic Yearbook 1977*, pp. 182-186 (citado por David Clark, *Urban Geography*, 1982, pp. 26-28).

7. Eric E. Lampard, «Urbanization and social change», 1963.

8. Eric E. Lampard y Leo F. Schnore, «Urbanization problems», 1961, p. 12.

3. LOS PERFILES DE LA URBANIZACIÓN EUROPEA, I

1. Los romanos ocuparon territorios más allá de la línea Rin-Danubio, especialmente Gran Bretaña, pero los he excluido de la «Europa romana» en base a la distinta fuerza y permanencia de las tradiciones urbanas romanas.

2. Braudel, *El Mediterráneo* ..., vol. I, pp. 430-434; Henry Kamen, *La España de Carlos II*, 1981, pp. 72-78; Günther Franz, *Der Dreissigjährige Krieg und das Deutsche Volk*, 1961²; Aksel Lassen, «The population of Denmark in 1660», 1965; Irena Gieysztorowa, «Research into the Demographic history of Poland: a provisional summing-up», 1968.

3. F. L. Ganshof, *Études sur le développement des villes entre Loire et Rhin au Moyen Âge*, 1943; C. Haase, *Die Entstehung der westfälischen Städte*, 1960; H. A. Miskimin, *La economía de Europa en el Alto Renacimiento, 1300-1460*, 1984, pp. 80-83; M. Beresford, *New Towns of the Middle Ages*, 1967.

4. Pirenne, *Las ciudades de la Edad Media*, p. 50.

5. *Ibid.*, p. 51.

6. Léopold Genicot, «Les grandes villes de l'Occident en 1300», 1973.

7. Entre las numerosas publicaciones sobre el tema: Adna F. Weber, *op. cit.*; Peter Hall, *The World Cities*, 1977²; y Kingsley Davis, *World Urbanization, 1950-1970*, 1969-1972.

8. Peter Hall y Dennis Hay, *Growth Centres in the European Urban System*, 1980, pp. 85-88.

9. Siempre que se usa un umbral fijo para un período extenso, como hago yo en este estudio, se corre el riesgo de que el carácter de los asentamientos a incluir cambie gradualmente. De 1500 a 1750, el ritmo general lento del crecimiento de la población permite suponer que el problema no puede ser grave, pero después de 1750 y especialmente en el siglo XIX, no puede ser ignorado. Trato de este problema en el capítulo 7 (pp. 187-191). No hay una solución simple y obvia de este problema, y me parece totalmente arbitraria la especificación de umbrales móviles tal como la realiza John R. Borchert en «American metropolitan evolution», 1967.

4. LOS PERFILES DE LA URBANIZACIÓN EUROPEA, II

1. Para una presentación elemental del concepto de la distribución rango-tamaño, véase Peter Haggett, Andrew D. Cliff y Allan Frey, *Locational Models*, 1977, pp. 110-126.

2. G. K. Zipf, *Human Behavior and the Principle of Least Effort*, 1949, pp. 364-376. Se discute en el capítulo 6.

3. Es decir, nuestro interés en la distribución rango-tamaño no es el usual, dirigido a fijar la posición de las ciudades mayores (primacía), sino que se orienta al «otro extremo» de la distribución, específicamente a la estimación del número de ciudades menores, por debajo del umbral de 10.000 habitantes.

4. En las ecuaciones de regresión, la pendiente (b) alcanza los siguientes valores:

Año	Europa septentrional	Europa mediterránea	Europa
1500	—0,5391	—0,7505	—0,6305
1550	—0,6193	—0,8308	—0,7140
1600	—0,6216	—0,8508	—0,7246
1650	—0,7074	—0,8072	—0,7473
1700	—0,7699	—0,8392	—0,7976
1750	—0,7729	—0,8344	—0,7906
1800	—0,7498	—0,8467	—0,7822

5. Zipf, *Human Behavior* ..., p. 423; Brian J. L. Berry, «City size and economic development», 1971, p. 119.

6. John Patten, *English Towns, 1500-1700*, 1978.

7. Karlheinz Blaschke, *Bevölkerungsgeschichte von Sachsen bis zur industriellen Revolution*, 1967.

8. Aksel Lassen, «The population of Denmark in 1660», 1965, y «The population of Denmark, 1660-1960», 1966; Ole Degn, «De nylagte byer og byudvikling en Danmark 1600-1800», 1977.

9. A. M. van der Woude, «Demografische ontwikkeling van de noordelijke Nederlanden 1500-1800», 1980, pp. 137-139; Jan de Vries, *The Dutch Rural Economy in the Golden Age*, 1974, pp. 89-91, y *Barges and Capitalism*, 1981, pp. 248-250.

10. Peter Clark y Paul Slack, *English Towns in Transition 1500-1700*, 1976, mapa 2; Patten, *English Towns* ..., p. 115; P. J. Corfield, «Urban development in England and Wales in the sixteenth and seventeenth centuries», 1976, pp. 223 y 238-241; P. J. Corfield, *The Impact of English Towns, 1700-1800*, 1982, p. 8; C. M. Law, «Some notes on the urban population of England and Wales in the eighteenth century», 1972, pp. 13-26; Brian T. Robson, *Urban Growth: an Approach*, 1973, p. 53.

11. Cálculos citados por Clark y Slack, *op. cit.*, 1976, pp. 7-8. Véase también Peter Clark, «Introduction», en Peter Clark, ed., *English Country Towns, 1500-1800*, 1981, pp. 11-14.

12. Blom, *Urbaniseringsprosessen*, vol. 2, *passim*.

13. La evolución del tamaño y número de pequeñas ciudades que he intentado revelar es ignorada a menudo por los investigadores de la urbanización, o bien se supone que sigue algún curso predeterminado. Naturalmente, es cómodo suponer que el modelo observado para un pequeño número de grandes ciudades es seguido también por la miríada de localidades menores. Por ejemplo, Kingsley Davis observa que son utilizados comúnmente dos índices de urbanización —el porcentaje de población residente en localidades de más de 100.000 habitantes y el porcentaje en todas las localidades clasificadas como urbanas en las estadísticas oficiales— y proclama que «en la práctica, los dos índices guardan una estrecha correlación; por consiguiente, tanto el uno como el otro pueden servirnos de índice de urbanización» («La urbanización de la población humana», 1967, pp. 12-14).

En la sociedad contemporánea, la proclamación de Davis es correcta por la obvia razón de que las ciudades de más de 100.000 habitantes contienen el

grueso de la población urbana cualquiera que sea la definición oficial. En el período que estudiamos tal suposición sería fatal a cualquier esfuerzo por estimar la dimensión de las poblaciones urbanas. Paul Bairoch ha publicado recientemente estimaciones de la población urbana europea para el período 1500-1800. Difieren sustancialmente de las mías, y una razón importante para la diferencia radica en el método de estimación de las ciudades menores (entre 5.000 y 20.000 habitantes). En «Population urbaine et taille des villes en Europe de 1600 à 1970», 1976, y en *Taille des villes* ..., 1977, proporciona estimaciones del número de ciudades de al menos 20.000 habitantes y de la población total contenida en ellas e intenta luego estimar la población de las ciudades menores, a partir de una opción metodológica que explicita así: «Le seul problème (mais très important) consistait en la détermination du rapport entre la population des villes de 5.000 à 20.000 et celle des villes de 20.000 à 50.000. Nous avons décidé d'appliquer le *ratio* (légèrement modifiée en hausse) qui découlait des données pour l'Europe de 1800» [«El único problema —pero muy importante— consistía en determinar la relación entre la población de las ciudades de 5.000 a 20.000 y la de las de 20.000 a 50.000. Hemos decidido aplicar la *ratio* (modificada hacia arriba) que aportaba datos para la Europa de 1800.»] («La population urbaine ...», p. 326).

Las estimaciones de la población urbana europea de Bairoch, que se basan en la aplicación de un índice más o menos fijo, son mucho más altas que las mías. Su método implica que el porcentaje de población urbana total residente en ciudades de menos de 20.000 habitantes, en vez de caer del 64 por 100 al 40 por 100 entre 1500 y 1700 como calculo yo, se mantiene un poco por encima del 50 por 100 a lo largo de todo el período.

Desde que publicó esas cifras, Bairoch ha revisado sus tablas, reduciendo sustancialmente su estimación de la dimensión de la población urbana entre 1500 y 1700, aun cuando incrementa su estimación del número de ciudades con al menos 20.000 habitantes. Estas revisiones implican un cambio de importancia en su estimación de la población de las ciudades menores. Bairoch me ha ofrecido amablemente sus nuevos cuadros junto con el permiso para citarlos, antes de su publicación en la obra que prepara: «Les villes et le développement économique dans l'histoire: de l'origine du phénomène urbain aux villes du Tiers-Monde». En las comparaciones que siguen, la publicación de 1976-1977 es identificada como «Bairoch I» y la revisión, «Bairoch II». El lector puede observar que Bairoch supone que las ciudades de más de 20.000 habitantes han sido mucho más numerosas en los siglos pasados de lo que yo he hallado. Además, sus suposiciones acerca de las ciudades menores subestiman su importancia en los siglos XVI y XVII. Paradójicamente, los porcentajes urbanos que presenta están muy cerca de los míos, a causa de que sus estimaciones de la población *total* de Europa (en su caso, toda Europa excluida Rusia) son mucho mayores de lo que yo he considerado posible justificar. La similitud final de nuestras evaluaciones es, pues, la consecuencia de una combinación de diferencias.

Población total en ciudades de 5.000 y más habitantes (en millares)

	1500	1600	1700	1800
Bairoch I	8.500	11.500	14.300	22.000
Bairoch II	7.040	9.920	12.130	—
De Vries	5.922	8.434	9.716	15.917

Número de ciudades de 20.000 y más habitantes

	1500	1600	1700	1800
Bairoch I	89	109	126	194
Bairoch II	93	112	128	—
De Vries	55	95	107	158

Porcentaje urbano sobre la población total (en ciudades de 5.000 y más habitantes)

	1500	1600	1700	1800
Bairoch I	10,0	11,5	13,0	14,4
Bairoch II	9,4	10,4	11,9	—
De Vries	9,7	10,8	11,9	13,0

14. Eric E. Lampard, «Historical contours of contemporary urban society: a comparative view», 1969, p. 3.

15. La afirmación de que la población urbana mundial (en ciudades de más de 5.000 habitantes) en 1800 totalizaba 27.200.000 personas es un buen ejemplo de una cifra sin base que va obteniendo autoridad al ser repetida sin crítica. En 1954 y 1955, el demógrafo Kingsley Davis publicaba cálculos de la urbanización mundial que incluían un cuadro con el porcentaje de la población mundial residente en ciudades de 100.000 o más, y de 20.000 o más habitantes. Afirmaba, de pasada, que existían menos de 900 ciudades de más de 5.000 habitantes en el mundo en 1800 («The origins and growth of urbanization in the world», 1955, pp. 433-434). La base para estas afirmaciones era descrita como un «trabajo estadístico ..., realizado como parte de un programa continuado de investigación urbana comparativa» (p. 433).

Philip Hauser extrajo la aparente implicación de esa información en su *Urbanization in Asia and the Far East*, 1957, pp. 55-60: si todas las ciudades de 20.000 y más habitantes comprendían el 2,4 por 100 de la población mundial y si existían menos de 900 ciudades con al menos 5.000 habitantes, el porcentaje de población en ciudades de 5.000 y más personas no podía quedar lejos del 3 por 100. Una población mundial de 906.000.000 en 1800 implica una población urbana de 27.200.000.

Eric Lampard presentó esta conclusión en un cuadro («Historical aspects of urbanization», 1965, p. 524), citando a Kingsley Davis y a Hilda Hertz

Golden, *a través de* Hauser. Este último, en su introducción al mismo volumen (*The Study of Urbanization*, 1965, p. 7), presentaba el mismo dato citando el artículo de Davis (1955).

Desde entonces, estos cálculos han continuado circulando, aunque su procedencia ha sido olvidada a menudo. Podemos hallarlos repetidos como hechos que no requieren demostración en Gino Germani (*Modernization, Urbanization and the Urban Crisis*, 1973, p. 9), Jacques Lendert («The factors of urban population growth: net in-migration versus natural growth», 1982, p. 99), Andrei Rogers y Jeffrey G. Williamson («Migration, urbanization, and third world development: an overview», 1982, p. 463), e incluso en una contribución rusa en una revista polaca (Vanyamin M. Gokhman *et alii*, «Characteristics of world urbanization and its features in individual countries», 1977, pp. 7-18).

Por otro lado, los originadores de esos cálculos no los han abandonado. Eric Lampard los repite en su «The nature of urbanization», 1983, p. 13; mientras que Hilda Hertz Golden lanza una ligera revisión, resultado de calcular el sacrosanto 3 por 100 por una estimación más amplia de la población mundial, en su *Urbanization and Cities*, 1981, p. 145.

Las estimaciones de la población mundial antes del siglo XX no pueden dejar de ser especulativas, pero ya se sabe lo bastante como para mostrar que la tradición académica que acabamos de describir está muy alejada de la realidad. Nuestro estudio demuestra que Europa sola poseía más ciudades de al menos 5.000 almas en 1800 que las que Davis atribuía al mundo entero. El siguiente cuadro sintetiza algunas investigaciones recientes sobre el tema y muestra que las más de 1.200 ciudades de al menos 10.000 habitantes contenían más de 45 millones de personas, mientras que las localidades de al menos 5.000 ciertamente agrupaban más de 60 millones: más del doble de la estimación «tradicional» y, desde luego, casi la misma cifra que Davis, Hauser, Lampard y la compañía citan para 1850.

	10.000 y más				Ciudades menores		
Región	Población total	Número	Población urbana total	Porcentaje urbano aproximado	Número	Población urbana total	Categoría dimensional
1 China	400-330	310	12,0-10,0	3	1.100	8,5	3.000-10.000
2 Japón	32	83	3,8	12	250	1,3	3.000-10.000
3 Rusia	28	35	0,94	3	275	1,9	3.000-10.000
4 Europa	123	363	12,2	10	545	3,7	5.000-10.000
5 Europa extremo-oriental	15	25	0,5	3			
6 Medio Oriente	16	25	1,9	12			
7 India	200	*c.* 320	12,0	6			
8 Resto del hemisferio oriental	120	?	2,0	1,5			
9 América del Norte	6	6	0,25	3			

Región	10.000 y más: Población total	Número	Población urbana total	Porcentaje urbano aproximado	Ciudades menores: Número	Población urbana total	Categoría dimensional
10 América del Sur	12	28	0,86	7			
11 Resto de América Latina	7	?	0,25	3,5			
Mundo	960-890	1.195+	46,7-44,7	5			

1. *China*: Gilbert Rozman, *Urban Networks in Russia*..., 1976, pp. 242-244. Las estimaciones son para principios del siglo XIX y están basadas en su obra *Urban Networks in Ch'ing China*..., 1973. G. William Skinner, en *The City in Late Imperial China*, 1976, p. 226, ofrece las cifras siguientes para 1893: una población total de 394 millones (China, excepto Manchuria y Taiwan), con 877 ciudades de al menos 4.000 habitantes y una población urbana total de 20.800.000. Si las cifras de Skinner y las estimaciones de Rozman son precisas, la conclusión necesaria es que ni la población urbana ni la total cambiaron excesivamente durante el siglo XIX. Otras estimaciones sitúan la población de China hacia 1800 en los 320-340 millones: véase Michael Cartier, «La croissance démographique chinoise du XVIII[e] siècle et l'enregistrement des Pao-Chia», 1979, y Louis Deriguy, *La Chine et l'Occident. Le commerce à Canton au XVIII[e] siècle*, 1964, vol. II, pp. 477-482. Si se continúa aplicando una tasa de urbanización del 3 por 100, la población urbana se situaría cerca de los 10 millones. 2. *Japón*: Rozman, *idem*. 3. *Rusia*: Rozman, *idem*. Las cifras son para el año 1782. En ese tiempo la población rusa estaba creciendo con rapidez, de tal manera que en 1811 Rozman calcula que ascendía a 42 millones (un 50 por 100 más que en 1782) y que la parte urbana era también un 50 por 100 mayor que en 1782. 4. *Europa*: Capítulos 3 y 4 de nuestro libro. Notemos que Europa estaba experimentando también un crecimiento rápido en esos años. Las cifras de 1780 y 1820 serían significativamente diferentes. 5. *Europa extremo-oriental*: Apéndice 4 de nuestro libro. 6. *Medio Oriente*: Charles Issawi, «Economic change and urbanization in the Middle East», 1969, pp. 101-104. El área cubierta por el estudio de Issawi comprende Egipto, Siria, Iraq y Turquía. Véase también Charles Issawi, *An Economic History of the Middle East and North Africa*, 1982, pp. 100-101, donde parece creer que en los territorios comprendidos entre Marruecos e Irán, con unos 30 millones de habitantes en 1800, más de tres millones vivían en un número no especificado de ciudades de al menos 10.000 habitantes, un millón de los cuales residían en siete grandes ciudades. 7. *India*: Se sabe poco de la población, y mucho menos de la urbana, del subcontinente indio (los modernos Estados de la India, Pakistán y Bangla Desh) antes del censo británico de 1881. En ese momento, más del 6 por 100 de una población de más de 280 millones de personas vivía en 634 ciudades de al menos 10.000 habitantes. La más reciente evaluación de la población india antes de aquella fecha calcula que hacia 1800 se elevaba a unos 200 millones (cifra mucho más alta que anteriores estimaciones) y que

el subcontinente experimentó un proceso de desurbanización a lo largo del siglo XIX. Eso implica que la población urbana era relativamente mayor en 1800 que lo que aparece en el dato de fin de siglo (Irfan Habib, «Population», 1982). Nuestro cuadro supone, conservadoramente, que el porcentaje urbano de 1800 no era más alto que en 1881. El número de ciudades se sitúa a la mitad del número de final de siglo. Véase también Kingsley Davis, *The Population of India and Pakistan*, 1951. 8. *Resto del hemisferio oriental*: En ausencia de datos, he adoptado la suposición mínima de un 1 por 100 de urbanización en el África negra y el sureste de Asia. Para África del Norte y el Irán supongo, siguiendo a Issawi, una población urbana de un millón en un total de unos 15-20 millones. 9. *América del Norte*: Las estimaciones se refieren a los Estados Unidos y a la América del Norte británica. No se tiene en cuenta la población indígena situada más allá de la vertiente oriental del continente. Para los Estados Unidos, véase Allan Pred, *Urban Growth and the Circulation of Information: the United States System of Cities, 1790-1840*, 1973. 10. *América del Sur*: Richard M. Morse, «Trends and patterns of Latin American urbanization, 1750-1920», 1974, que comprende Argentina, Chile, Brasil, Perú, Colombia, Venezuela y México. El resto de los países de América Latina y las islas del Caribe son incluidos en el n.° 11. 11. *Resto de América Latina*: Véase el n.° 10. Además, véase la compilación de datos presentada por Woodrow Borah, «Latin American cities in the eighteenth century: a sketch», 1980. Borah sitúa la población total del Nuevo Mundo al sur del Río Grande en 20-22 millones de personas y ofrece una lista de 29 ciudades de 10.000 y más habitantes con una población total de 933.000 almas. Su aproximación no incluye el Caribe, salvo Cuba.

5. CIUDADES, SISTEMAS Y REGIONES

1. La bibliografía sobre este concepto es amplia. Véase: Brian J. L. Berry, «Cities as systems within systems of cities», 1964; Brian T. Robson, *Urban Growth: an Approach*, 1973, pp. 16-41; Peter Hall y Dennis Hay, *Growth Centres in the European Urban System*, 1980, pp. 5-10; Allan Pred, *City-Systems in Advanced Economies: Past Growth, Present Processes and Future Development Options*, 1977; y la antología de L. S. Bourne y J. W. Simmons, *Systems of Cities: Readings on Structure, Growth, and Policy*, 1978.

2. Allan Pred, *Urban Growth* ..., 1980, p. 2.

3. Robson, *Urban Growth* ..., p. 16.

4. L. S. Bourne, *Urban Systems: Strategies for Regulation*, 1975, p. 16.

5. Pred, *Urban Growth* ..., p. 2.

6. Para un énfasis en los sistemas nacionales, véase: G. K. Zipf, *National Unity and Disunity*, 1941, y *Human Behavior* ..., 1949, pp. 417-444. Para la relación entre sistemas y subsistemas, véase: Chauncey Harris, *Cities in the Soviet Union*, Chicago, 1970, y G. William Skinner, «Regional urbanization in nineteenth-century China», 1977. Para las zonas afectadas por movimientos pendulares diarios, véase Brian J. L. Berry, *Growth Centres in the American Urban System*, 1973, y Hall y Hay, *Growth Centres* ..., pp. 1-26.

7. Éste es un elemento central del concepto de «economía-mundo»: véase Immanuel Wallerstein, *The Modern World-System: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World Economy in the Sixteenth Century*, 1973, pp. 301-304.

8. La importancia de este aspecto del sistema urbano es subrayada por Zipf, *Human Behavior* ..., en su explicación del gran tamaño de Londres (pp. 436-440), y, en términos más generales, por R. J. Johnston, *City and Society: An Outline for Urban Geography*, 1980, pp. 70-76.

6. EL DESARROLLO DE UNA JERARQUÍA URBANA

1. Una revisión exhaustiva y clarificadora de la bibliografía sobre las teorías de la distribución de las ciudades por tamaños, en Harry W. Richardson, «Theory of the distribution of city sizes: review and prospects», 1973. Para una presentación más elemental, consúltese Brian J. L. Berry y Frank E. Horton, *Geographic Perspectives on Urban Systems*, Englewood Cliffs, 1970, capítulo 3.

2. Aunque Zipf hizo mucho por popularizar y aplicar este concepto, no fue su formulador. Este honor corresponde probablemente a F. Auerbach, «Das Gesetz der Bevölkerungskonzentration», 1913. Fue desarrollado posteriormente en la obra de A. J. Lotka, especialmente en «The law of urban concentration», 1941.

3. Zipf, *Human Behavior* ..., 1949, p. 423.

4. Richardson, «Review and prospects ...», p. 244.

5. Berry, «City size distribution ...», 1961, p. 587.

6. Dos obras influyentes que sostienen esta posición son: H. Simon, «On a class of skew distribution functions», 1955, y B. Ward, «City structure and interdependence», pp. 207-221.

7. Berry, «City size distribution ...»; Salah El Shakhs, «Development, primacy and systems of cities», 1972.

8. Berry y Horton, *op. cit.*, pp. 73-74.

9. Entre otros muchos ejemplos, véase la aplicación histórica de esta creencia en Charles Tilly, *The Vendée*, 1964, pp. 23-25.

10. Alejandro Portes, «The economy and ecology of urban poverty», 1976; John Walton, «Structures of power in Latin American cities», 1976.

11. E. A. J. Johnson, *The Organization of Space in Developing Countries*, 1970.

12. Véase como ejemplo Brian J. L. Berry, «City size and economic development», 1971, pp. 123 y 132-134; J. R. Lasuén, A. Lorca y J. Oria, «City-size distribution and economic growth», 1967, pp. 221-226.

13. Salah El Shakhs, *op. cit.*; P. J. M. Nes, *Stedenverdeling, nationale ontwikkeling en afhankleijkheid*, 1976, parte II; Colin Clark, *Population Growth and Land Use*, 1967, pp. 321-327.

14. Carol A. Smith, «Theories and measures of urban primacy: a critique» (en preparación) y «Modern and premodern urban primacy», 1982.

15. Smith, «Modern and premodern urban primacy», p. 80.

16. Norton Ginsberg, ed., *Atlas of Economic Development*, 1961, p. 36.
17. C. T. Stewart, «The size and spacing of cities», 1958; K. E. Rosing, «A rejection of the Zipf model (rank-size rule) in relation to city size», 1966; Gregory A. Johnson, «Rank-size convexity and system integration: a view from archaeology», 1980.
18. Brian T. Robson, *Urban Growth: An Approach*, 1973, p. 25.
19. Smith, «Theories and measures ...», p. 7, nota 11.
20. *Ibid.*, p. 16.
21. Robson, *op. cit.*, pp. 36-37.
22. Una explicación de cómo la depresión que afectó a las tierras de arado pudo redundar en beneficio de las ciudades, en H. A. Miskimin, *La economía de Europa en el Alto Renacimiento, 1300-1460*, 1984, pp. 79-117.
23. Weber, *op. cit.*, p. 446.
24. Berry, «City size and economic development», p. 144.
25. Los datos presentados en la figura 6.11 se refieren a toda Europa. El fenómeno del crecimiento de las ciudades menores fue en realidad más pronunciado en la Europa septentrional durante el período 1750-1800 y en la mediterránea durante los años 1800-1850.
26. Véase David Ringrose, *Transportation and Economic Stagnation in Spain, 1750-1850*, 1970, y «The impact of a new capital city: Madrid, Toledo, and New Castile, 1560-1660», 1973.
27. La versión clásica de este fenómeno es la de Fernand Braudel, *El Mediterráneo ...*
28. Véase R. J. Johnston, *City and Society*, 1980, pp. 66-74; y P. J. M. Nes, «Imperialism, city-size distribution and migration», 1974.
29. Tal es la posición sostenida por Peter Hall en su muy consultada obra, *Las grandes ciudades y sus problemas*, 1965, pp. 122-157, donde describe la aglomeración del Rin-Ruhr como «la mayor concentración demográfica de Europa continental, incluyendo Rusia» (p. 122). Cuenta con más de 10 millones de habitantes, pero ninguna de sus ciudades es verdaderamente grande (Colonia tiene 848.000 habitantes), pues la población está repartida entre 22 ciudades de más de 100.000 habitantes y muchos municipios menores.
30. Zipf, *Human Behavior ...*, pp. 427-428.

7. ESTABILIDAD Y DISCONTINUIDAD EN EL CRECIMIENTO URBANO EUROPEO

1. Herodoto, *Historia*, libro I, p. 11.
2. John Patten, *English Towns, 1500-1700*, 1978, p. 16.
3. Fernand Braudel, *La dinámica del capitalismo*, 1985, pp. 110-111.
4. Allan Pred, *Urban Growth and City-Systems in the United States, 1840-1860*, 1980, pp. 2-3.
5. Tal vez habría que añadir una tercera ciudad que no funciona actualmente como capital: Versalles.
6. La tasa general de crecimiento de las 154 ciudades con al menos 10.000 habitantes en 1500 es claramente inferior a la que presenta el conjunto de las

216 ciudades «nuevas», pero debe tenerse en cuenta que estas 216 son una selección hecha sobre la base de su rápido crecimiento dentro de un conjunto mucho más extenso de ciudades y que, precisamente por este carácter «seleccionado», su desarrollo no puede ser comparado de manera directa con el conjunto de las pertenecientes a la categoría de ciudades mayores.

7. Las categorías dimensionales han sido adaptadas de tal manera que las categorías establecidas para 1979 representen una población cinco veces mayor que sus «equivalentes» de 1800.

8. El número de ciudades de 50.000-100.000 habitantes es una estimación basada en el número de ciudades de este tipo existentes en aquellos países donde puede estarse seguro de que las fronteras administrativas no alteran drásticamente su contabilización.

9. La ruptura producida por el rápido crecimiento de Madrid es descrita por David Ringrose, «The impact of a new capital city ...», 1973. La posición de Amsterdam como ciudad dominante de Holanda es confusa en 1500, se manifiesta en el decenio de 1560 a través de signos que alcanzarán su sentido retrospectivamente y es reconocida en general por sus rivales sólo pasado el año 1590.

8. EL MODELO ESPACIAL DE LA URBANIZACIÓN EUROPEA

1. E. E. Arriaga, «A new approach to the measurement of urbanization», 1969-1970.

2. Paul M. M. Klep, *Bevolking en arbeid in transformatie*, 1981, pp. 84-86.

3. Para una exposición elemental de este concepto, véase Ronald Abler, John S. Adams y Peter Gould, *Spatial Organization*, 1971, pp. 216-221.

4. He modificado dos elementos de la ecuación de potenciales, el potencial de la misma ciudad (d_{ii}) y el esfuerzo efectivo que requiere comunicar cualquier par de ciudades (d_{ij}). El primer ajuste se refiere a los centros de potencial más alto: si se permitiera que el potencial propio de una ciudad grande pesase mucho sobre el cálculo, su potencial total sería muchísimo mayor que el de todas las demás ciudades. El segundo ajuste afecta a los límites, al dibujo concreto de las isolíneas: una superficie de potenciales en que no se tuvieran en cuenta los costos de transporte y comunicaciones no diferiría de las que aquí presentamos por la localización general de zonas de potencial alto y bajo, pero sí en los contornos concretos de tales zonas. Así, mis adaptaciones hacen que las isolíneas incluyan ciertas ciudades costeras en zonas de potencial más elevado y ciertas ciudades del interior en zonas de potencial más bajo de las que les corresponderían sin aquellas manipulaciones. Pero ni alteran la posición de los centros de potencial elevado ni afectan grandemente los valores correspondientes a ellos.

5. Braudel, *La dinámica del capitalismo*, 1977, pp. 93-98.

6. Datos sobre la urbanización rusa en el siglo XVIII, en Gilbert Rozman, *Urban Networks in Russia* ..., 1976. Véase también el apéndice 4, que contiene datos sobre las poblaciones urbanas situadas al este de los límites que usamos en este estudio.

7. En 1500 y 1600, aproximadamente el 45 por 100 de todas las ciudades presentaba valores potenciales por encima del 50 por 100 respecto al valor más alto. En 1750, cerca de un 60 por 100 ofrecía valores de más del 30 por 100 en relación con el más elevado.

9. LA DEMOGRAFÍA URBANA EN LA EDAD MODERNA

1. Alfred Perrenoud, *La population de Genève du seizième au début du dix-neuvième siècle. Étude démographique*, 1979, p. 411. Para referencias al concepto de la reconstitución de familias, véase la nota 1, en el capítulo 2.

2. Véase la obra clásica de Louis Henry, *Anciennes familles genevoises: Étude démographique, 16e au 20e siècle*, 1956.

3. Roger Finlay, *Population and Metropolis: the Demography of London 1580-1650*, 1981, pp. 12-13.

4. Alain Croix, *Nantes et le pays nantais au XVIe siècle. Étude démographique*, 1974; Pierre Deyon, *Amiens, capitale provinciale. Étude sur la société urbaine au 17e siècle*, 1967; Maurice Garden, *Lyon et les lyonnais au XVIIIe siècle*, 1970.

5. J. D. Chambers, «Population changes in Nottingham», 1960; Herms Bahl, *Ansbach, Strukturanalyse einer Residenz vom Ende des Dressigjährigen Krieges bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts*, 1974, p. 213.

6. Ronald D. Lee, «Estimating series of vital rates and age structure from baptisms and burials: a new technique, with applications to pre-industrial England, 1974.

7. E. A. Wrigley y R. Schofield, *The Population History of England, 1541-1871: a Reconstruction*, 1981, pp. 733-735. Además de los acontecimientos vitales, es necesario saber qué edad tenían los migrantes cuando entraron en la ciudad. Ellos aplican el inventario de edades de migración para todos los pueblos suecos de 1890.

8. Mols, *Introduction à la démographie* ..., vol. II, pp. 183-199; Reinholt August Dorwart, *The Prussian Welfare State before 1740*, 1970; A. Eisenbach y B. Grochulska, «Population en Pologne (fin XVIIIe siècle-début XIXe siècle)», 1965, pp. 116-117; Fernand Braudel, *Civilización material, economía y capitalismo*, vol. I, p. 472.

9. Karl Julius Beloch, *Bevölkerungsgeschichte Italiens*, 1937-1961, vol. II, p. 21.

10. Para la India, Kingsley Davis, *The Population of India and Pakistan*, 1952; para China, G. William Skinner, «Introduction: urban social structure in Ch'ing China», 1977.

11. Mols, *Introduction à la démographie* ..., vol. III, pp. 224-232.

12. John Graunt, *Natural and Political Observations* ..., 1662, p. 90.

13. Johann Peter Süssmilch, *Die Göttliche Ordnung* ..., 1775, vol. I, p. 75.

14. William Farr, *Vital Statistics*, Londres, 1885, pp. 173-176. Farr calculó que la mortalidad varía con la raíz duodécima de la densidad de población (pp. 173-176).

15. Kingsley Davis, «Cities and mortality», 1973, pp. 259-260. Davis sostiene

que la incapacidad de reproducción de las poblaciones urbanas no es privativa de las ciudades anteriores al siglo XIX. Usando datos de Estocolmo, ha intentado mostrar que esta característica persiste en el siglo XX. En esto, sigue las observaciones de E. Levasseur, *La population française*, 1889-1892, vol. II, p. 386, y de R. Boeckh, *Statistisch Jahrbuch Berlin*, 19, 1982, pp. 94-95.

16. E. A. Wrigley, «A simple model of London's importance in changing English society and economy», 1967.

17. Jan de Vries, *The Dutch Rural Economy in the Golden Age, 1500-1700*, 1974, pp. 115-117. Otro ejercicio del mismo tipo, para Francia, en Maurice Garden, «La démographie des villes françaises du XVIII[e] siècle», 1977.

18. Sobre los esfuerzos para componer una historia coherente a base de los resultados de los estudios de reconstrucción de familias, véase Daniel Scott Smith, «A homeostatic demographic regime: patterns in European family reconstitution studies», 1977; Michael Flinn, *The European Demographic System, 1500-1820*, 1981.

19. Allan Sharlin, «Natural decrease in early modern cities: a reconsideration», 1978, p. 127.

20. *Ibid.* La interpretación de Sharlín aparece prefigurada en el planteamiento de la demografía urbana por Adna F. Weber (*The Growth of Cities* ..., 1899, p. 235).

21. Sharlin, «Natural decrease ...», p. 130.

22. A. M. van der Woude, «Demographische ontwikkeling van der noordelijke Nederlanden 1500-1800», 1980, p. 143; véase también su «Population developments in the northern Netherlands (1500-1800) and the validity of the "urban graveyard" effect», 1982. Un ejemplo de la posición que ataca Van der Woude puede ser la siguiente cita de J. D. Chambers, *Population, Economy and Society in Pre-industrial England*, 1972, p. 103: «Las ciudades habían sido proverbialmente las tumbas de sucesivas generaciones de migrantes ..., pero ... desde aproximadamente 1750 esta tendencia quedó frenada y antes de fin de siglo había sido invertida. La población urbana, *por vez primera en su historia*, estaba en situación de disponer de un incremento anual normal procedente de su propio crecimiento vegetativo» (las cursivas son mías).

23. Van der Woude, «Demographische ontwikkeling ...», p. 143.

24. Sobre el concepto de «tendencia secular», véase Fernand Braudel y Frank Spooner, «Prices in Europe from 1450-1750», 1967; B. H. Slicher van Bath, *Historia agraria de Europa Occidental, 1500-1850*, 1974, parte III; E. Le Roy Ladurie y J. Goy, *Tithe and Agrarian History from the Fourteenth to the Nineteenth Century*, 1982; A. M. van der Woude, «De "Nieuwe Geschiedenis" in een nieuwe gedaante», 1980.

25. Van der Woude, «Demographische ontwikkeling ...», p. 143.

26. David Ringrose, «Inmigración, estructuras demográficas y tendencias económicas en Madrid a comienzos de la época moderna», 1976, y *Madrid y la economía española, 1560-1850*, 1983, capítulo 3.

27. Finlay, *Population and Metropolis* ..., pp. 83-110; Alfred Perrenoud, «L'inégalité sociale devant la mort à Genève au XVII[e] siècle», 1975, y «Croissance ou déclin? Les mécanismes du non-renouvellements des populations urbaines», 1982.

28. A este respecto, merece una atención especial la historia demográfica de los judíos.

29. Sharlin, *op. cit.*, pp. 137-138.

30. Ringrose, *Madrid ...*, capítulo 3.

31. Pierre Deyon, «Las sociedades urbanas», 1978; E. Le Roy Ladurie y B. Quilliet, «Baroque et Lumières», 1981, p. 301; Simon Hart, «Geschrift en getal. Onderzoek naar samenstelling van de bevoling van Amsterdam in de 17e en 18 eeuw op grond van gegevens over migratie, huwelijk beroep en alfabetisme», 1976, pp. 115-181.

32. Herman Diederiks, *Een stad in verval. Amsterdam omstreeks 1800*, 1982, pp. 75-85.

33. La expresión «en busca de pareja» no es del todo correcta. Como sólo podemos observar a las personas buscando consorte que realmente consiguieron su objetivo, nada podemos decir acerca de las características de las personas que buscaron esposo sin encontrarlo nunca.

34. Las causas de esta escasez relativa de hombres jóvenes pueden ser buscadas en dos áreas. Primero, la mortalidad infantil masculina es por lo general superior a la femenina: Diederiks muestra que este hecho común se daba en Amsterdam hacia 1800 (pp. 35-36). El segundo y más importante factor era la migración: dejaban la ciudad muchos más hombres jóvenes que mujeres de esa edad. Para un planteamiento más detallado de este fenómeno, véanse pp. 273-277.

35. Diederiks, *loc. cit.*, p. 92.

36. *Ibid.* No sólo los inmigrantes se casaban más tarde que los nativos, sino que cuanto más distante fuera el lugar natal del inmigrante tanto más tardía era la edad de matrimonio. Esta indicación surge de una muestra de matrimonios analizada por Diederiks para los años 1801 y 1806 (p. 97); Hart, *op. cit.*, p. 205.

37. Uno siente la tentación de suponer que los inmigrantes procedentes de lugares lejanos llegan a su último destino más tarde que los procedentes de lugares más próximos. Esto parece implícito en la «segunda ley de la migración» de Ravenstein, según la cual el movimiento migratorio tiene lugar escalonadamente (véase D. B. Grigg, «E. G. Ravenstein and the "laws of migration"», 1977). Si eso es cierto, los inmigrantes desde un lugar alejado tienen que haber pasado algún tiempo en uno o varios lugares menores antes de llegar a una metrópolis como Amsterdam. Entonces puede formularse la hipótesis de que, dentro de una cohorte nacida en un pueblo, los que se quedan se casarán relativamente jóvenes, los que hallen oportunidades satisfactorias en una ciudad próxima se casarán, por término medio, ligeramente después y los que sean arrastrados a lugares más distantes tardarán más en asentar sus vidas y se casarán a edades más avanzadas.

38. De todos los hombres alemanes que se casaron en primeras nupcias en Amsterdam en 1801 y 1806, un buen 35 por 100 tenía más de treinta y cuatro años. Entre los naturales de Amsterdam, sólo un 6 por 100 excedía aquella edad. Por lo que respecta a las mujeres, el 23 por 100 de las alemanas tenían más de treinta y cuatro años al casarse, frente al 3 por 100 de las nativas de Amsterdam. Un perfil semejante de matrimonio tardío aparece cuando

los contrayentes son clasificados por confesiones religiosas y no por lugares de nacimiento. Los luteranos, que incluyen una amplia proporción de inmigrantes alemanes, se casaban más tarde que los adeptos a otras iglesias (Diederiks, *op. cit.*, pp. 93 y 97).

39. Se pueden hallar exposiciones claras del efecto de los cambios en la edad al contraer el primer matrimonio sobre la fertilidad total en Goren Ohlin, «The positive and the preventive check», 1955, y E. A. Wrigley, *Historia y población*, 1969, pp. 32-37. Generalmente se está de acuerdo en que esta variable es la más importante causa específica de los cambios en la tasa de natalidad de las sociedades preindustriales.

40. Bureau van statistiek der gemeente Amsterdam, *Statistiek ver bevolking in Amsterdam tot 1921*, 1923, pp. 136 y 179.

41. Diederiks, *op. cit.*, pp. 19 y 60.

42. Estas afirmaciones se basan en el intento de reconstruir una tasa vital para la población de Amsterdam a finales del siglo XVIII, que parte de la suposición crucial, y peligrosa, de que puede tomarse la media de nacimientos y muertes por edades observada para el período 1777-1797 como representativa del flujo anual de tales acontecimientos. En este período la población de la ciudad no presenta ninguna tendencia, a largo plazo, ni al crecimiento ni a la decadencia, pero se producían oscilaciones en torno a la media anual estable de nacimientos, muertes y matrimonios. Los datos bautismales y funerarios fueron recogidos en el *Nieuwe Nederlandsche Jaarboeken*, 1778-1798, y figuran también en C. J. Nieuwenhuys, *Prove eener geneeskundige plaatsbeschrijving der Stad Amsterdam*, 1820. La población judía de Amsterdam a fines del siglo XVIII ascendía aproximadamente a un 10 por 100 del total. La suma de una población cristiana de 198.600 personas y de 19.000 judíos totaliza 217.000 habitantes, que es la cifra alcanzada en el censo de 1795. Este ejercicio implica una tasa bruta de natalidad media de 32,3 por 1.000 y una tasa bruta de mortalidad de 39,5 por 1.000.

Nótese que las tasas de mortalidad por edades calculadas para Amsterdam son verdaderamente elevadas para neonatos y niños, excediendo incluso el nivel 4 de la tabla vital inglesa. Desde la edad de diez años el perfil de la mortalidad de Amsterdam coincide con ese nivel 4, con una expectativa de vida al nacer de veintiséis años. Desde la edad de cincuenta y cinco años, la mortalidad sufrida por los habitantes de Amsterdam parece menos intensa. A los setenta años viene a coincidir mejor con el nivel 10, con una expectativa de vida al nacer de cuarenta años. Es posible, desde luego, que este perfil refleje un subregistro de nacimientos y una tendencia a salir de la ciudad entre la gente mayor. Los errores posibles en este ejercicio son múltiples, pero es interesante observar que la simple suposición que se hace sobre el saldo migratorio (que equivale al excedente de mortalidad y se distribuye entre las categorías de edad como muestra la tabla) de las edades que van de diez a cincuenta y cuatro años produce un perfil coherente y plausible de mortalidad por edades.

Edad	Supervivientes por edades	Mortalidad media anual	Saldo migratorio supuesto **	Tasa de mortalidad por edades 1.000 q_x	Adaptación de la tercera tabla vital inglesa (Wrigley-Schofield) Nivel 3 e_o23,5	Nivel 4 e_o26,0	Nivel 6 e_o30,9	Nivel 10 e_o40,7
0	6.437,0 *	1.879,5		292,0	279,2	255,8		
1	4.557,5	1.306,8		268,8	265,7	241,8		
5	3.250,7	2.299,0		91,4	91,9	83,7		
10	2.951,4	146,7		49,7	49,3	45,0		
15	2.804,7	146,8	732	52,3	58,3	53,5		
20	3.389,9	236,7	366	69,8	77,6	71,4		
25	3.519,2	236,7	366	67,3		79,3		
30	3.648,5	304,5		83,5		87,7		
35	3.344,0	304,6		91,2		97,8		
40	3.039,4	348,1		114,5		109,0		
45	2.691,3	348,1		129,3		124,5		
50	2.343,2	343,5		146,6		146,7	126,5	
55	1.999,7	343,5		171,8		191,0	164,9	
60	1.656,2	366,7		221,4		256,4	223,4	
65	1.289,5	366,7		284,4		353,4	310,7	
70	922,8	305,6		331,1			439,6	350,7
75	617,3	305,6		496,7			582,5	480,9
80	311,7	175,0		561,0				618,9
85	136,7	95,2		696,4				769,8
90	41,5	30,0		722,9				878,8
95	11,5	9,5		826,1				
100	2,0	2,0		1.000,0				
105	0							

Volumen y estructura por edades de la población cristiana de Amsterdam (1777-1797), deducidos en el cálculo

Edad	Población	Porcentaje
0-19	64.100	31,0
20-59	113.713	57,3
60 y más	20.805	10,5
Total	198.618	99,8

* Media anual de bautizos. ** Diferencia entre bautizos y sepelios.

43. Perrenoud, «Croissance ou déclin?», pp. 581-601.

44. Los datos proceden de Hart, *op. cit.*, pp. 136-143.

45. Van der Woude, «Demographische ontwikkeling», p. 149.

46. Nathan Keyfitz y Dimiter Philipov, «Migration and natural increase in the growth of cities», en *Geographical Analysis*, 13 (1981), pp. 288-289.

47. *Ibid.*, p. 288.

48. *Ibid.*

10. MIGRACIONES Y CRECIMIENTO URBANO

1. E. A. Wrigley y R. S. Schofield, *The Population History of England 1541-1871: a Reconstruction*, 1981, pp. 268-269 y 421-430.

2. *Ibid.*, pp. 438-450. Debe subrayarse que la respuesta demográfica a los signos económicos no fue inmediata. Wrigley y Schofield encontraron la respuesta muchas décadas después, lo que les lleva a bautizar el proceso de ajuste como «homeostasia diferida».

3. Sharlin, «Natural decrease», p. 126, nota 2.

4. Bertrand Renaud, *National Urbanization Policy in Developing Countries*, 1981, pp. 16-17.

5. Éste es el supuesto subyacente al análisis del crecimiento urbano que puede hallarse en Allan Pred, *Urban Growth and City-Systems in the United States, 1840-1860*, 1980, pp. 33-36.

6. John Patten, *English Towns, 1500-1700*, 1978, p. 127.

7. E. A. Wrigley, «A simple model of London's importance in changing English society and economy», 1967, pp. 46-47.

8. Jan de Vries, *The Dutch Rural Economy* ..., p. 116.

9. D. B. Grigg, «E. G. Ravenstein ...», p. 47.

10. Las actas judiciales, donde los testigos deben declarar sus lugares de residencia anteriores, son una buena fuente para este tipo de información. Véase Peter Clark, «The migration in Kentish towns, 1580-1640», 1972.

11. En todo este ejercicio uso el método de la línea recta para estimar poblaciones a medio camino entre dos fechas o medias en períodos de cincuenta años. Aunque se trata de un método tosco, los datos y las suposiciones que deben hacerse son de tal tipo que una técnica más refinada aportaría sólo una precisión engañosa.

12. Jean-Claude Perrot, *Genèse d'une ville moderne, Caen au XVIII^e siècle*, 1975, vol. II, pp. 160-165.

13. Henry Kamen, *La España de Carlos II*, 1981, p. 72.

14. J. R. Bruijn *et alii*, eds., *Dutch-Asiatic shipping in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, 1979, vols. II-III; J. R. Bruijn, «De personeelsbehoefte van de VOC overzee en aan boord, bezien in Aziatisch en Nederlands perspectief», 1976.

15. J. R. Bruijn y J. Lucassen, *Op de schepen der Oost-Indische Compagnie*, 1980, p. 14. Según su estimación, la Compañía de las Indias Orientales empleó 11.000 marineros y 15.000 soldados en 1725. Por la misma época, 38.500 hombres estaban empleados en la marina mercante, en las pesquerías oceánicas y en la armada.

16. De una muestra de 48.064 marineros que firmaron con la Compañía de las Indias Orientales entre 1637 y 1791, un 60,2 por 100 procedía de la República de Holanda; de estos marineros holandeses, el 88 por 100 procedía de las provincias marítimas y, entre ellos, una gran mayoría venía de las ciudades (véanse los datos presentados en el cuadro 10.4). En el caso de los marineros de la armada holandesa, se sabe que el 85 por 100 venía de las provincias marítimas y un 68 por 100 de las ciudades (Bruijn y Lucassen, *op. cit.*, pp. 19 y 139).

17. Van der Woude, «Demographische ontwikkeling ...», p. 155.

18. Para los bautizos, Bureau van statistiek der gemeente Amsterdam, *Statistiek der bevolking in Amsterdam tot 1921*, 1923, p. 136; para los matrimonios, Simon Hart, «Geschrift en getal», 1976, p. 136.

19. Para un cálculo de la mortalidad neonatal, véase la nota 42 del capítulo 9; también Herman A. Diederiks, *op. cit.*, pp. 29-34.

20. Para este fenómeno en general, véase Wrigley y Schofield, *op. cit.*, p. 225, y H. S. Shryok y J. S. Siegel, *The Methods and Materials of Demography*, 1976, pp. 228-229; para su incidencia en Amsterdam, véase Diederiks, *op. cit.*, pp. 35-36.

21. Hart, *op. cit.*, pp. 136-147.

22. Wrigley y Schofield, *op. cit.*, cuadro 7.11.

23. Para una introducción a los últimos hallazgos en este terreno, véase Michael Flinn, *The European Demographic System, 1500-1820*, 1981, pp. 65-75.

24. Para tener alguna idea de las migraciones, usualmente temporales, inducidas por las guerras, véase Myron Gutmann, *War and Rural Life in the Early Modern Low Countries*, 1980, especialmente pp. 133-150.

25. Éste es el tema de la obra de Peter Laslett, *The World We Have Lost*, 1965. Véanse también las contribuciones reunidas en Peter Laslett y Richard Wall, eds., *Household and Family in Past Times*, 1972.

26. John Wareing, «Migration to London and transatlantic emigration of indentured servants, 1683-1775», 1981. Sobre la importancia de las migraciones a corta distancia, véase la síntesis de Grigg, *op. cit.*, pp. 44-47; para un estudio detallado de este fenómeno, David W. Sabean, «Household formation and geographical mobility: a family register study for a Württemberg village, 1760-1900», 1970.

27. Hart, *op. cit.*, p. 170.

28. C. A. Davids, «Migratie te Leiden in de achttiende eeuw: een onderzoek op grond van de acten van cautie», 1978, pp. 173-174; Herms Bahl, *op. cit.*, p. 187.

29. Karl Marx, *El Capital*, vol. I, pp. 624-625; J. D. Chambers, «Enclosure and labour supply in the Industrial Revolution», 1952-1953.

30. Véase B. H. Slicher van Bath, *Agrarian History of Western Europe, 1500-1850*, 1963, pp. 340-356; Karlheinz Blaschke, *Bevölkerungsgeschichte von Sachsen bis zur industriellen Revolution*, 1967, pp. 190-191; E. L. Jones, «The agricultural origins of industry», 1968; Joan Thirsk, «Industries in the countryside», 1961. Para un planteamiento general del tema, véase Jan de Vries, «Poverty and capitalism: review essay», 1983.

31. Entre las muchas obras sobre las migraciones, véanse William McNeill, ed., *Human Migration: Patterns, Implications, Policies*, 1978; F. Wilcox, ed., *International Migration*, 1931; *Annales de démographie historique* (1970), número especial dedicado a las migraciones; Paul White y Robert Woods, eds., *The Geographical Impact of Migration*, 1980; Peter Morrison, ed., *Population Movements: Their Forms and Functions in Urbanization and Development*, 1980.

32. Keyfitz y Philipov, *op. cit.*, p. 294.

33. E. J. T. Collins, «Labour supply and demand in European agriculture, 1800-1880», 1969.

34. Franklin Mendels, «Social mobility and phases of industrialization», 1976, p. 198.

35. Roger Finlay, *Population and Metropolis*, 1981, p. 156.

36. Brian Pullan, «Wage-earners and the Venetian economy, 1550-1630», 1964.

37. Richard T. Rapp, *Industry and Economic Decline in Seventeenth Century Venice*, 1976, p. 22.

38. Patten, *English Towns* ..., p. 132.

39. Pred, *Urban Growth* ..., p. 31.

40. Para una introducción a esta bibliografía, véanse Franklin Mendels, «Proto-industrialization: the first phase of the industrialization process», 1972; Peter Kriedte, Hans Medick y Jürgen Schlumbohm, *Industrialización antes de la industrialización*, 1986; Pierre Deyon y Franklin Mendels, eds., «La proto-industrialisation. Théorie et réalité», 1981. Para evitar confusiones terminológicas, será útil que haga constar que reservo el uso de la palabra «protoindustria» para designar la población industrial rural para mercados no locales. Es una parte constitutiva de un proceso más amplio de reorganización económica, la «protoindustrialización», que engloba también agricultura comercial y funciones de comercialización desarrolladas por las ciudades. Sigo a Mendels en usar el término «protoindustrialización» para referirme a tal estructura regional y no simplemente a la difusión de la industria en las habitaciones campesinas.

41. Véanse, como ejemplos, Herbert Kish, «The growth of deterrents of a medieval heritage: the Aachen area woollen trades before 1790», 1964, y E. C. G. Brünner, *De ordre op de buitennering van 1531*, 1921.

42. Naturalmente, la industria rural existía desde mucho antes. La industria textil inglesa utilizaba localizaciones rurales a una escala significativa en la Edad Media. Pero el fenómeno pasa a difundirse y adquiere una posición cuantitativamente importante en el curso de los siglos XVI y XVII.

43. Véanse Mendels, «Proto-industrialization ...»; Rudolf Braun, *Industrialisierung und Volksleben*, 1960; David Levine, *Family Formation in an Age of Nascent Capitalism*, 1977.

44. J. Täck, *Hollandsgänger in Hannover und Oldenburg. Ein Beitrag zur Geschichte der Arbeiter-Wanderung*, Leipzig, 1902.

45. Pero incluso en este caso debemos cuidar de no exagerar la caída que representa cambiar de granjero marginal a tejedor a domicilio con huerto. La separación respecto a los medios de producción que implica este cambio puede muy bien haber sido compensada por un ingreso aumentado y no menos seguro que el anterior. Para un planteamiento clarificador, véase Paul M. M. Klep, *Bevolking en arbeid in transformatie*, 1981, pp. 310-311.

46. Keyfitz y Philipov, *op. cit.*, p. 294.

47. Andrei Rogers, «Migration patterns and population redistribution», 1979, p. 302.

48. Wilbur Zelinsky, «The hypothesis of the mobility transition», 1972, p. 222.

49. El punto en el cual el crecimiento vegetativo se convierte en más importante que las migraciones como fuente del aumento de población se alcanza tanto más pronto cuanto más elevada sea la tasa de crecimiento vegetativo. Por supuesto, si esta tasa es negativa, no se alcanza jamás ese punto crítico. Sobre este tema, véase Nathan Keyfitz, «Do cities grow by natural increase or by migration?», 1980.

50. Charles Tilly, «Demographic origins of the European proletariat», 1979; el tema es sintetizado por el mismo autor en *As Sociology Meets History*, 1981, pp. 191-210. También, David Levine, «The English proletariat makes itself», 1982.

51. Entre las escasas excepciones a esta desatención, destacan: Richard Goldthwaite, *The Building of Renaissance Florence*, 1981, y C. W. Chalkin, *The Provincial Towns of Georgian England: a Study of the Building Process, 1740-1820*, 1974.

52. W. Arthur Lewis, *Growth and Fluctuations, 1870-1913*, 1978, pp. 145-149.

53. Debe subrayarse que estas tasas no están calculadas sobre la población *total* sino sobre la *urbana*. Así, en la primera mitad del siglo XVII la población urbana creció a razón de un 0,6 por 100 anual. No debe confundirse esto con la tasa de urbanización.

54. Véase Charles Tilly, «Food supply and public order in modern Europe», 1975.

55. Véase Jan de Vries, *The Economy of Europe in an Age of Crisis, 1600-1750*, 1976, capítulo V, pp. 146-175.

56. *Ibid.*, pp. 34-36.

57. B. H. Slicher van Bath, «The yields of different crops (mainly cereals) in relation to the seed, *ca.* 810-1820», 1967.

58. Esta tesis es presentada de la manera más enérgica por Michel Morineau, «Y a-t-il eu une révolution agricole en France au 18e siècle», 1968. Para un resumen de los descubrimientos en esta línea, véase E. Le Roy Ladurie y J. Goy, *op. cit.*, parte II.

59. Le Roy Ladurie y Goy, *op. cit.*, pp. 133-135.

60. J. Topolski y A. Wyczanski, «Les fluctuations de la production agricole en Pologne aux XVIe-XVIIe siècles», citado por Le Roy Ladurie y Goy, *op. cit.*, pp. 93-94.

61. Véase N. F. R. Crafts, «English economic growth in the eighteenth century: a reexamination of Deane and Cole's estimates», 1976.

62. Véanse las contribuciones de M. Aymard y J. Revel, entre otros, en las *Actes du colloque préparatoire*, y, por supuesto, Fernand Braudel, *El Mediterráneo* ...

63. Thomas C. Smith, «Pre-modern economic growth: Japan and the west», 1973, p. 130.

64. *Ibid.*, p. 149.

65. *Ibid.*, p. 147.

66. Braudel, *Civilización material* ..., vol. I, p. 489.

67. Véase, por ejemplo, el clásico de la teoría del desarrollo económico, John C. Fei y Gustav Ranis, *Development of the Labor Surplus Economy*, 1964.

68. Bert F. Hoselitz, «The role of cities in the economic growth of underdeveloped countries», 1953, p. 197.

69. J. G. Williamson y J. A. Swanson, «The growth of cities in the American Northeast, 1820-1870», 1966; J. G. Williamson, «Antebellum urbanization in the American Northeast», 1965.

70. Un planteamiento más extenso de esta cuestión es presentado en

E. A. Wrigley, «Parasite or stimulus: the town in a pre-industrial economy», 1978.

71. Véase David Clark, *Urban Geography*, 1982, pp. 40-45.

72. Wrigley, «Parasite or stimulus ...», pp. 296-299.

73. Ringrose, *Madrid y la economía española, 1560-1850*, 1985.

74. F. J. Fisher, «London as an engine of economic growth», 1971; E. A. Wrigley, «Simple model ...».

11. CONCLUSIONES

1. Para una argumentación basada en este punto de vista, véase R. J. Johnston, *City and Society*, 1980, p. 98.

2. Desarrollo este tema en Jan de Vries, *The Economy of Europe ...*, capítulo V.

3. Charles Tilly, *The Vendée*, 1964, pp. 22-23; Adna F. Weber, *The Growth of Cities ...*, 1899, pp. 155-229.

4. Johnston, *op. cit.*, pp. 98 y 106.

5. Rozman, *Urban Networks in Russia ...*, 1976, p. 283.

6. *Ibid.*, p. 250.

7. G. William Skinner, «Regional urbanization in nineteenth century China», 1977, p. 249.

8. Recientes estimaciones de la población china hacia 1800 la sitúan entre los 350 y los 400 millones. Michael Cartier («La croissance démographique chinoise du XVIII[e] siècle et l'enregistrement des Pao-Chia», 1979) calcula 375 millones para 1818.

9. Sobre el concepto de crecimiento «equilibrado» y «desequilibrado», véase Alfred O. Hirschman, *The Strategy of Economic Development*, 1958.

10. Jean Gottmann, *Megalopolis: the Urbanized Northeastern Seabord of the United States*, 1961.

11. Éstas y otras megalópolis en potencia son presentadas en Peter Hall *et alii*, *The Containment of Urban England*, 1973, vol. I, pp. 49-58.

12. Peter Hall, *Las grandes ciudades y sus problemas*, p. 234: «Hemos comprobado que en el siglo y medio que ha transcurrido desde la Revolución industrial, casi sin excepción, todos estos centros metropolitanos han experimentado un continuo incremento demográfico, tanto en términos absolutos como en relación a los países de que forman parte. Esto es verdad de los países grandes y de los pequeños; de los densamente poblados y de los que cuentan con un índice demográfico, por unidad de espacio, muy bajo; de los países capitalistas y de los comunistas; países en los que impera la norma del *laisser faire* y países en los que se acepta como dogma la idea de que una planificación urbanística puede controlar el crecimiento de las ciudades».

En la primera edición inglesa de 1966 (que es la traducida al castellano), Hall insinuaba que debíamos esperar la persistencia de esta tendencia en el futuro. En la segunda edición (Londres, 1977), añade: «En casi todos los sentidos, a mediados del decenio de 1970 el mundo del planeamiento urbano parecía muy diferente, incluso opuesto, al de mediados del decenio de 1960»

(pp. 240 y 252). C. A. Doxiadis afirmaba que doce grandes concentraciones de población caracterizarán a los Estados Unidos hacia el año 2060. Los futurólogos Herman Kahn y A. J. Weiner, *The Year 2000*, 1967, preveían unos Estados Unidos con tres megalópolis gargantuescas (Boston-Washington, Chicago-Pittsburgh y San Francisco-San Diego) que, en conjunto, contendrían más de la mitad de la población del país.

13. Clark, *op. cit.*, p. 69. Ésta es la tesis de Brian J. L. Berry, expresada en *The Human Consequences of Urbanization*, 1973.

14. Así, Berry habla actualmente de «contraurbanización», término para el que ofrece una definición que es la imagen invertida de la clásica definición de la urbanización de Tisdale: «La contraurbanización es un proceso de desconcentración de la población; implica un movimiento desde un estado de más concentración a uno de menos concentración» («The counterurbanization process: urban America since 1970», en Brian J. L. Berry, *Urbanization and Counterurbanization*, 1976, p. 17).

15. Lewis Mumford, *La ciudad en la historia*, 1966; E. P. Thompson, *The Making of the English Working Class*, 1963, pp. 352-356.

BIBLIOGRAFÍA

Abel, Wilhelm, *Agrarkrisen und Agrarkonjunktur*, Hamburgo y Berlín, 1978[3].

Abler, Ronald, John S. Adams y Peter Gould, *Spatial Organization*, Englewood Cliffs, 1971.

Abrams, Philip, «Towns and economic growth: some theories and problems», en Philip Abrams y E. A. Wrigley, eds., *Towns in Societies: Essays in Economic History and Historical Sociology*, Cambridge, 1978, pp. 9-33.

Aden, Otto, *Entwicklung und Wechsellagen ausgewählter Gewerbe in Ostfriesland von der mitte des 18. bis zum ausgang des 19. Jahrhunderts*, Aurich, 1964.

Aleati, G., *La popolazione di Pavia durante il dominio spagnolo*, Milán, 1957.

Annales de démographie historique, 1970 (número especial sobre migraciones).

Annuaire statistique de la Republique Polonaise, 1923, Varsovia, 1924.

Anuario estatístico, vol. I, Lisboa, 1973.

Appleby, Andrew B., *Famine in Tudor and Stuart England*, Stanford (California), 1978.

Arends, F., *Ostfriesland und Jever in geographischer, statistischer und besonders landwirtschaftlicher Hinsicht*, 3 vols., Emden, 1818-1820.

Armengaud, André, Marcel Reinhard y Jacques Dupâquier, *Histoire générale de la population mondiale*, París, 1968.

Armin, Volkmar von, *Krisen und Konjunkturen der Landwirtschaft in Schleswig-Holstein vom 16. bis zum 18. Jahrhundert*, Neumünster, 1957.

Arnould, Maurice, «Les dénombrements de foyers en Hainaut, XIV^e^-XVI^e^ siècle», en *Bulletin de Statistique*, 37 (1951).

Arriaga, E. E., «A new approach to the measurement of urbanization», en *Economic Development and Cultural Change*, 18 (1969-1970), pp. 206-218.

Artola, Miguel, *La España del Antiguo Régimen*, vol. VI: *Castilla la Nueva y Extremadura*, Salamanca, 1971.

Aubin, H., y Wolfgang Zorn, *Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, vol. I, Stuttgart, 1971.

Auerbach, F., «Das Gesetz der Bevölkerungskonzentration», *Pettermann's Geographische Mitteilungen*, 59 (1913), pp. 74-76.

Baehrel, René, *La Basse-Provence rurale, fin XVI^e siècle-1789: une croissance, essai d'économie historique statistique*, 2 vols., París, 1961.

Bahl, Herms, *Ansbach, Strukturanalyse einer Residenz vom Ende des Dreissigjährigen Krieges bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts; Verfassung, Verwaltung, Bevölkerung und Wirtschaft*, Ansbach, 1974.

Bairoch, Paul, «Population urbaine et taille des villes en Europe de 1600 à 1970», en *Revue d'Histoire Économique et Sociale*, 54 (1976), pp. 304-335.

—, *Taille des villes, conditions de vie et développement économique*, París, 1977.

Banck, R., «Die Bevölkerung der Stadt Köln in der 2. Hälfte des 16. Jahrhundert», en *Beiträge zur Geschichte Kölns und der Rheinlande zur 80. Geburstag G. v. Merissens*, Colonia, 1895.

Bardet, Jean-Pierre, «La démographie des villes de la modernité (XVI^e-XVIII^e siècles): mythes et réalités», en *Annales de Démographie historique* (1974), pp. 101-126.

—, *Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles. Les mutations d'un espace social*, 2 vols., París, 1983.

Batista i Roca, J. M., «The Hispanic kingdoms and the Catholic kings», en *New Cambridge Modern History*, vol. I: *The Renaissance 1493-1520*, Cambridge, 1971 (hay traducción castellana: «Los Reinos hispánicos y los Reyes Católicos», en *Historia del mundo moderno*, vol. I: *El Renacimiento, 1493-1520*, Sopena, Barcelona, 1970, pp. 225-244).

Beloch, Karl Julius, *Bevölkerungsgechichte Italiens*, 3 vols., Berlín, 1937-1961.

Beltrami, Daniele, *Storia della popolazione di Venezia dalla fine del secolo XVI alla caduta della Repubblica*, Padua, 1954.

Bellettini, Athos, *La popolazione di Bologna dal secolo XV all'unificazione italiana*, Bolonia, 1961.

Bennassar, Bartolomé, *Valladolid au siècle d'or. Une ville de Castille et sa campagne au XVI^e siècle*, París, 1967 (hay traducción castellana: *Valladolid en el siglo de oro*, Ayuntamiento de Valladolid, Valladolid, 1983).

Berents, D. A., «Gegoeide burgerij in Utrech in de 15^e eeuw», en *Jaarboek oud Utrecht* (1972), pp. 78-92.

Beresford, Maurice, *New Towns of the Middle Ages*, Londres, 1967.

—, «The making of a townscape: Richard Paley in the east end of

Leeds, 1771-1803», en C. W. Chalkin y M. A. Havinden, eds., *Rural Change and Urban Growth, 1500-1800*, Londres, 1974.

Berkner, Lutz, y Franklin F. Mendels, «Inheritance systems, family structure, and demographic patterns in western Europe, 1700-1900», en Charles Tilly, ed., *Historical Studies of Changing Fertility*, Princeton, 1978.

Berry, Brian J. L., «City size distribution and economic development», en *Economic Development and Cultural Change*, 9 (1961), pp. 571-587.

—, «Cities as systems within systems of cities», en *Papers and Proceedings of Regional Science Association*, 13 (1964), pp. 147-163.

—, «City size and economic development: conceptual synthesis and policy problems, with special reference to South and Southeast Asia», en Leo Jakobson y Ved Prakash, eds., *Urbanization and National Development*, Beverly Hills, 1971, vol. I.

—, «Latent structure of the American urban system», en D. J. L. Berry, ed., *City Classification Handbook*, Nueva York, 1972.

—, *The Human Consequences of Urbanization: Divergent Paths in the Urban Experience of the Twentieth Century*, Londres, 1973.

—, *Growth Centers in the American Urban System*, 2 vols., Cambridge (Massachusetts), 1973.

—, *Urbanization and Counterurbanization*, Beverly Hills, 1976.

—, y Frank E. Horton, *Geographic Perspectives on Urban Systems*, Englewood Cliffs, 1970.

Besch, Werner, *et alii*, *Die Stadt in der europäischer Geschichte: Festschrift Edith Ennen*, Bonn, 1972.

Bickel, Wilhelm, *Bevölkerungsgeschichte und Bevölkerungspolitik des Schweiz, seit dem Ausgang des Mittelalters*, Zurich, 1947.

Bidrag till Sveriges officiele statistik. Befolknings-statistik, vol. I (población de 1805).

«The Bills of Mortality for the Town of Dresden for a whole Century, viz. from the Year 1617 to 1717, containing the Numbers of Marriages, Births, Burials, and Communicants», en *Philosophical Transactions of the Royal Society*, 32 (1723), pp. 454-469.

Biraben, Jean-Noël, «La population de Reims et de son arrondissement et la vérification statistique des récensements numériques anciens», *Population*, 16 (1961), pp. 722-730.

—, «Certain demographic characteristics of the plague epidemic in France, 1720-1722», *Daedalus*, 97 (1968), pp. 536-545.

—, *Les Hommes et la peste en France et dans les pays européens et méditerranéens*, 2 vols., París, 1975.

Blaschke, Karlheinz, *Bevölkerungsgeschichte von Sachsen bis zur industriellen Revolution*, Weimar, 1967.

Blockmans, W. P., *et alii*, «Tussen crisis en welvaart: sociale veranderin-

gen 1300-1500», en *Algemene geschiedenis der Nederlanden*, vol. 4, Haarlem, 1980, pp. 42-86.

Blom, Grethe Authén, ed., *Urbaniseringsprosessen i Norden*, Oslo, 1977.

Bocquet, André, *Recherches sur la population rurale de l'Artois et du Boulonnais pendant la période bourguignonne, 1384-1477*, Arras, 1969.

Boeckh, *Statistisch Jahrbuch Berlin*, 19 (1892).

Bois-Melly, Charles du, «Les caractères originaux de l'histoire démographique française au XVIII[e] siècle», en *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 23 (1976), pp. 182-202.

Bonnoure, P., y J. Dupâquier, «Anciennes statistiques tchèques», en *Annales de démographie historique* (1966), pp. 401-410.

Borah, Woodrow, *et alii*, eds., *Urbanization in the Americas: The Background in Comparative Perspective*, Ottawa, 1980.

Borchert, John R., «American metropolitan evolution», en *Geographical Review*, 57 (1967), pp. 301-332.

Borsay, Peter, «The English urban renaissance: the development of provincial urban culture, *c.* 1680-*c.* 1760», en *Social History*, 5 (1977), pp. 581-603.

Bouchard, G., «Dijon au XVIII[e] siècle. Les dénombrements d'habitants», en *Annales de Bourgogne*, 25 (1953), pp. 30-65.

Bougard, Pierre, «Dénombrement de la population du Cambrésis», en Société de démographie historique, *Sur la population française au XVIII[e] et au XIX[e] siècles. Hommage à Marcel Reinhard*, París, 1973, pp. 71-89.

—, y Marcel Reinhard, *Les sources de l'histoire démographique du département du Pas de Calais (1789-1815)*, París, 1964.

Bourne, L. S., *Urban Systems: Strategies for Regulation*, Oxford, 1975.

—, y J. W. Simmons, eds., *Systems of Cities: Readings on Structure, Growth, and Policy*, Nueva York, 1978.

Boutruche, Robert, ed., *Bordeaux de 1453 à 1715*, Burdeos, 1966 (vol. 4 de Charles Higounet, ed., *Histoire de Bordeaux*).

Braudel, Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 2 vols., París, 1966[2] (hay traducción castellana de esta segunda edición francesa: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, F.C.E., 2 vols., Madrid, 1976.

—, *Afterthoughts on Capitalism and Material Civilization*, Baltimore, 1977 (hay traducción castellana: *La dinámica del capitalismo*, Alianza Editorial, Madrid, 1985).

—, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV[e]-XVIII[e] siècles*, vol. 1, París, 1979 (hay traducción castellana: *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*, Alianza Editorial, t. 1, Madrid, 1984).

—, y Ernest Labrousse, eds., *Histoire économique et sociale de la France*, t. 1, vol. 1, París, 1977.

—, y Frank Spooner, «Prices in Europe from 1450 to 1750», en *Cambridge Economic History of Europe*, vol. IV, Cambridge, 1967, pp. 379-486 (hay traducción castellana: «Los precios en Europa desde 1450 a 1750», en *Historia económica de Europa*, vol. IV: *La economía de expansión en Europa en los siglos XVI y XVII*, *Revista de Derecho Privado*, Madrid, 1977).

Braun, Rudolf, *Industrialisierung und Volkesleben*, Zurich, 1960.

—, «Early industrialization and demographic change in the Canton of Zürich», en Charles Tilly, ed., *Historical Studies of Changing Fertility*, Princeton, 1978.

Briggs, Asa, *Victorian Cities*, Londres, 1963.

—, «The human aggregate», en H. J. Dyos y Michael Wolff, eds., *The Victorian City: Images and Reality*, vol. I, Londres, 1973, pp. 83-104.

British Parliamentary Papers. Sessions of 1801-1802, vol. VII: Censo de 1801.

Brouwer, J. de, *Demographische evolutie van het Land van Aalst, 1570-1800* (vol. 18 de *Pro civitate, historische uitgaven*), Bruselas, 1968.

Bruijn, J. R., «De personeelsbehoefte van de VOC overzee en aan boord, bezien in Aziatisch en Nederlands perspectief», en *Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden*, 91 (1976), pp. 218-248.

—, *et alii*, eds., *Dutch-Asiatic shipping in the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (*Rijksgeschiedkundige publicatieën*, grote serie, n.os 166-167), La Haya, 1979.

—, y J. Lucassen, *Op de schepen der Oost-Indische Compagnie*, Groninga, 1980.

Brulez, Wilfried, «Les difficultés financières de la ville de St-Omer dans le troisième quart du XVIe siècle», en *Revue du Nord*, 34 (1952), pp. 219-225.

Brünner, E. C. G., *De ordre op de buitennering van 1531*, Amsterdam, 1921.

Bücher, Karl, *Die Bevölkerung von Frankfurt am Main im XIV. und XV. Jahrhundert*, Tubinga, 1886.

Buchholz, Ernest, *Ländliche Bevölkerung an der Schwelle des Industriezeitalters. Der Raum Braunschweig als Beispiel*, Stuttgart, 1966.

Burchhardt, Albrecht, *Demographie und Epidemiologie der Stadt Basel während der Letzten drei Jahrhunderten, 1601-1900*, Basilea, 1908.

Bureau van statistiek der gemeente Amsterdam, *Statistiek der bevolking in Amsterdam tot 1921*, Amsterdam, 1923.

Bureau voor statistiek en voorlichting der gemeente 's-Gravenhage, *Zeven eeuwen 's-Gravenhage*, La Haya, 1948.

Butlin, R. A., *The Development of the Irish Town*, Londres, 1977.
Carbourdin, G., *Terre et hommes de Lorraine, 1550-1635* (*Annales de l'Est*, memoria 55), Nancy, 1977.
Carrière, Charles, *Négotiants marséillais au XVIII^e siècle*, Marsella, 1973.
Carstenn, Edward, *Geschichte der Hansestadt Elbing*, Elbing, 1937.
Carter, H., *The Study of Urban Geography*, Londres, 1976 (hay traducción castellana: *El estudio de la geografía urbana*, I. E. A. L., Madrid, 1983²).
Cartier, Michel, «La croissance démographique chinoise du XVIII^e siècle et l'enregistrement des Pao-Chia», en *Annales de démographie historique*, 1979, pp. 9-28.
Censo de población de España de el año de 1797 (datos de Larruga), Madrid, s. a.
Censo de población de España, 1857.
Cipolla, Carlo, *Before the Industrial Revolution: European Society and Economy, 1000-1700*, Nueva York, 1976 (hay traducción castellana: *Historia económica de la Europa preindustrial*, Revista de Occidente, Madrid, 1979).
Clark, Colin, *Population Growth and Land Use*, Nueva York, 1967.
Clark, David, *Urban Geography*, Londres, 1982.
Clark, Peter, «The migration in Kentish towns, 1580-1640», en Peter Clark y Paul Slack, eds., *Crisis and Order in English Towns, 1500-1700*, Londres, 1972, pp. 117-163.
—, ed., *The Early Modern Town: a Reader*, Nueva York, 1976.
—, «Introduction», en Peter Clark, ed., *English Country Towns, 1500-1800*, Nueva York, 1981, pp. 2-43.
—, y Paul Slack, eds., *Crisis and Order in English Towns, 1500-1700*, Londres, 1972.
—, y —, eds., *English Towns in Transition, 1500-1700*, Oxford, 1976.
Clarkson, L. A., *The Pre-Industrial Economy in England, 1500-1750*, Londres, 1971.
—, *Death, Disease, and Famine in Pre-Industrial England*, Dublín, 1975.
Cleland, James, *Statistical and Population Tables Relative to the City of Glasgow*, Glasgow, 1828.
Collier, R., y J. Billioud, «1480 à 1599», en Gaston Rambert, ed., *Histoire du commerce de Marseille*, vol. 3, Marsella, 1951.
Collins, E. J. T., «Labour supply and demand in European agriculture, 1800-1880», en E. L. Jones y S. J. Woolf, eds., *Agrarian Change and Economic Development*, Londres, 1969, pp. 61-94.
Coniglio, Giuseppe, *Il viceregno di Napoli nel secolo XVII*, Roma, 1955.
Connell, K. H., *The Population of Ireland, 1750-1845*, Oxford, 1950.
Coppolani, Jean, *Toulouse au XX^e siècle*, Toulouse, 1963.
Corfield, P. J., «A provincial capital in the late seventeenth century: the

case of Norwich», en Peter Clark y Paul Slack, eds., *Crisis and Order in English Towns 1500-1700*, Londres, 1972.
—, «Urban development in England and Wales in the sixteenth and seventeenth centuries», en D. C. Coleman y A. H. John, eds., *Trade, Government and Economy in Pre-Industrial England*, Londres, 1976, pp. 214-247.
—, *The Impact of English Towns, 1700-1800*, Oxford, 1982.
Cosemans, A., *De bevolking van Brabant in de XVIIde en XVIIIde eeuw*, Bruselas, 1939.
—, *Bijdrage tot de demografische en sociale geschiedenis van de stad Brussel, 1796-1846* (vol. 12 de *Pro civitate, historische uitgaven*), Bruselas, 1966.
Court, W. H. B., *Rise of the Midland Industries, 1600-1838*, Londres, 1938.
Crafts, N. F. R., «English economic growth in the eighteenth century: a reexamination of Deane and Cole's estimates», en *Economic History Review*, 29 (1976), pp. 226-235.
Croix, Alain, *Nantes et le Pays Nantais au XVI^e siècle. Étude démographique*, París, 1974.
—, *La Bretagne aux 16^e et 17^e siècles: la vie, la mort, la foi*, 2 vols., París, 1981.
Cullen, L. M., «Population trends in seventeenth-century Ireland», en *Economic and Social Review*, 6 (1975), pp. 149-165.
—, *An Economic History of Ireland since 1660*, Londres, 1976 *a*.
—, «Economic trends 1660-91», en T. W. Moody *et alii*, *A New History of Ireland*, vol. III, Oxford, 1976 *b*, pp. 387-407.
Cuvelier, J., «La population de Louvain au XVII^e siècle», en *Annales de la Société Royale d'Archéologie de Bruxelles*, 22 (1908), pp. 337-376.
—, ed., *Les dénombrements de foyers en Brabant (XIV^e-XVI^e siècles)*, 2 vols., Bruselas, 1912-1913.
Chalkin, C. W., *The Provincial Towns of Georgian England: a Study of the Building Process, 1740-1820*, Londres, 1974.
—, y M. A. Havinden, eds., *Rural Change and Urban Growth 1500-1800: Essays in English Regional History in Honour of W. G. Hoskins*, Londres, 1974.
Chambers, J. D., «Enclosure and labour supply in the industrial revolution», en *Economic History Review*, 5 (1952-1953), pp. 319-343.
—, «The Vale of Trent, 1670-1800, a regional study of economic change», en *Economic History Review*, 1957 (suplemento 3).
—, «Population changes in Nottingham», en L. S. Pressnell, ed., *Studies in the Industrial Revolution, Presented to T. S. Ashton*, Londres, 1960.

—, *Population, Economy and Society in Pre-Industrial England*, Londres, 1972.
Chandler, Tertius, y Gerald Fox, *Three Thousand Years of Urban Growth*, Nueva York, 1974.
Charlier, J., *La peste à Bruxelles de 1667 à 1669 et ses conséquences démographiques* (vol. 20 de *Pro civitate, historische reeks*), Bruselas, 1969.
Chartier, R., y H. Neveux, «L'armature urbaine», en Georges Duby, ed., *Histoire de la France urbaine*, t. 3: *La ville classique*, París, 1981.
Dabrowski, J., ed., *Krákow. Studia nad rozwojem miasta*, Cracovia, 1957.
Daelemans, F., «Leiden 1581. Een socio-demografisch onderzoek», en *A. A. G. Bijdragen*, 19 (1975), pp. 137-215.
Dainville, F. de, «Grandeur et population des villes au XVIII[e] siècle», en *Population*, 13 (1958), pp. 459-480.
Dardel, P., *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et Le Havre au XVIII[e] siècle*, París, 1963.
Davids, C. A., «Migratie te Leiden in de achttiende eeuw: een onderzoek op grond van de acten van cautie», en H. A. Diederiks *et alii*, *Een stad in achteruitgang*, Leiden, 1978, pp. 146-192.
Davis, Kingsley, *The Population of India and Pakistan*, Princeton, 1951 (reeditado en Nueva York, 1968).
—, «The origins and growth of urbanization in the world», en *American Journal of Sociology*, 60 (1955), pp. 429-437.
—, «The urbanization of the human population», en *Scientific American*, 213 (1965), pp. 40-53 (hay traducción castellana: «La urbanización de la población humana», en Scientific American, *La ciudad*, Alianza Editorial, 1967, pp. 11-36).
—, *World Urbanization 1950-1970*, 2 vols., Berkeley, 1969-1972.
—, *Cities and Mortality* (International Population and Urban Research, Institute of International Studies, University of California at Berkeley, reprint n.º 433), 1973.
Degn, Ole, «De nylagte byer og byudviklingen Danmark 1600-1800», en Grethe Authén Blom, ed., *Urbaniseringsprosessen i Norden*, vol. 2, Oslo, 1977.
Demey, J., «Bevolking en weefgetouwen in Ieper van de XIII[e] tot de XVII[e] eeuw», en *Belgisch tijdschrift voor philologie en geschiedenis*, 28 (1950), pp. 1.031-1.048.
Deriguy, Louis, *La Chine et l'Occident. Le commerce à Canton au XVIII[e] siècle*, París, 1964, 2 vols.
Desportes, P., «La population de Reims au XV[e] siècle d'après un dénombrement du 1422», en *Le moyen-age*, 3-4 (1966), pp. 463-509.
Deurloo, M. C., *et alii*, *Zicht op de Nederlandse stad*, Bussum, 1981.
Devine, T. M., «The merchants class of the larger Scottish towns in the

seventeenth and early eighteenth centuries», en George Gordon y Brian Dicks, eds., *Scottish Urban History*, Aberdeen, 1983, pp. 92-111.

Deyon, Pierre, *Amiens, capitale provinciale. Étude sur la société urbaine au 17e siècle*, París, 1967.

—, «De dénombrements et structures urbaines», en *Revue du Nord*, 210 (1971), pp. 495-508.

—, «Les sociétés urbaines», en Pierre Léon, ed., *Histoire économique et sociale du monde*, vol. 2: *Les Hésitations de la croissance, 1580-1730*, París, 1978 (hay traducción castellana: «Las sociedades urbanas», en Pierre Léon, *Historia económica y social del mundo*, vol. 2: *El crecimiento indeciso, 1580-1730*, Encuentro, Madrid, 1978).

—, y Franklin Mendels, eds., «La proto-industrialisation, Théorie et réalité» (volumen especial de la *Revue du Nord*, n.º 63), 1981.

Diederiks, Herman A., *Een stad in verval. Amsterdam omstreeks 1800*, Amsterdam, 1982.

Dillen, J. G. van, «Summiere staat van de in 1622 in de provincie Holland gehouden volkstelling», en *Economisch-historisch jaarboek*, 21 (1940), pp. 167-189.

Dlugoborski, W., Josef Gierowski y Karol Maleczyński, *Dzieje Wrocławia do roku 1807*, Varsovia, 1958.

Dollinger, Philippe, y Philippe Wolff, *Bibliographie des villes de France*, París, 1967.

Domínguez Ortiz, Antonio, *La sociedad española en el siglo XVII*, 3 vols., Madrid, 1963-1970.

Doolittle, I. G., «The effects of the plague on a provincial town in the sixteenth and seventeenth centuries», en *Medical History*, 19 (1975), pp. 333-341.

Dorwart, Reinholt August, *The Prussian Welfare State before 1740*, Cambridge (Massachusetts), 1971.

Doxiadis, C. A., *Urban Renewal and the Future of the American City*, Chicago, 1966.

Drake, Michael, *Population and Society in Norway, 1735-1865*, Cambridge, 1969 *a*.

—, ed., *Population in Industrialization*, Londres, 1969 *b*.

Dreyer-Roos, Suzanne, *La population strasbourgeoise sous l'ancien régime*, Estrasburgo, 1969.

Dreyfus, François G., «Prix et population à Trèves et à Mayence au XVIIIe siècle», en *Revue d'histoire économique et sociale*, 34 (1968), pp. 241-261.

Dupâquier, Jacques, *La population rurale du Bassin Parisien à l'époque de Louis XIV*, París, 1979 *a*.

—, *La population française aux XVIIe et XVIIIe siècles*, París, 1979 *b*.

Dupeux, Georges, «La croissance urbaine en France au XIX^e siècle», en *Revue d'histoire économique et sociale*, 52 (1974), pp. 173-189.
—, «Maps of the cities of France, 1809-1812», en *Urbanism Past and Present*, 3 (1977-1978), pp. 5-8.
Dury, George H., *The East Midlands and the Peak*, Londres, 1963.
Dyer, A. D., *The City of Worcester in the Sixteenth Century*, Leicester, 1973.
Dyos, H. J., «Agenda for urban historians», en H. J. Dyos, ed., *The Study of Urban History*, Londres, 1968.
—, y M. Wolff, eds., *The Victorian City: Images and Realities*, Londres, 1973, 2 vols.
Dyrvik, Stale, «Historical demography in Norway 1660-1801: a short survey», en *Scandinavian Economic History Review*, 20 (1972), pp. 27-44.
East, W. Gordon, *An Historical Geography of Europe*, Londres, 1950[4].
Ehebergs, K. Th., «Strassburgs Bevölkerungszahl seit dem Ende des 15. Jahrhunderts bis zur Gogenwart», en *Jahrbücher für national Ökonomie und Statistik*, 1 (1883), pp. 297-314; 42 (1884), pp. 413-430.
Eidgenössesches Volkszahlung, 1900, Berna, 1904.
Eisenbach, A., y B. Grochulska, «Population en Pologne (fin XVIII^e- début XIX^e siècle)», en *Annales de démographie historique*, 1965, p. 105.
Ennen, E., *Geschichte der Stadt Bonn*, 2 vols., Bonn, 1962.
Ericsson, Brigitta, «De anlagda städerna i Sverige (*ca.* 1580-1800)», en Grethe Authén Blom, ed., *Urbaniseringsprosessen i Norden*, vol. 2, Oslo, 1977.
Erichsen, Ernest, «Das Bettel- und Armenwesen in Schleswig-Holstein während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts», en *Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte*, 80 (1956), pp. 93-148.
Esmonin, Edmond, «La revision des feux au Dauphiné en 1697-1706», en *Annales de l'Université de Grenoble*, 1 (1924), pp. 177-202.
Estrada, J. A. de, *Población general de España*, 3 vols., Madrid, 1747.
Everaert, John, *De internationale en koloniale handel der Vlaamse firma's te Cádiz 1670-1700*, Brujas, 1973.
Everitt, A., «The marketing of agricultural produce», en Joan Thirsk, ed., *The Agrarian History of England and Wales*, vol. IV: *1500-1640*, Cambridge, 1967.
—, «The food market of the English town, 1660-1760», en *Third International Economic History Conference, Munich, 1965*, París, 1968.
Faber, J. A., *Drie eeuwen Friesland*, 2 vols., Wageningen, 1972.
—, *et alii*, «Population changes and economic development in the northern Netherlands: a historical survey», en *A. A. G. Bijdragen*, 12 (1965), pp. 47-110.

Farr, William, *Vital Statistics*, Londres, 1885.
Fei, John C., y Gustav Ranis, *Development of the Labor Surplus Economy*, Homewood (Illinois), 1964.
Felloni, Giuseppe, «Une monographie d'histoire démographique: Pavia aux XVI^e et XVII^e siècles», en *Annales E. S. C.*, 15 (1960), pp. 774-778.
—, «Italy», en Charles Wilson y Geoffrey Parker, eds., *An Introduction to the Sources of European Economic History 1500-1800*, Ithaca (Nueva York), 1977.
Finlay, Roger, *Population and Metropolis. The Demography of London 1580-1650*, Cambridge, 1981.
—, y Allan Sharlin, «Debate: natural decrease in early modern cities», en *Past and Present*, 92 (1981), pp. 169-180.
Fisher, F. J., «London as an engine of economic growth», en J. S. Bromley y E. H. Kossmann, eds., *Britain and the Netherlands*, vol. IV, La Haya, 1971, pp. 3-16.
Fleurent, Henri, *Essai sur la démographie et l'épidémiologie de la ville de Colmar*, Colmar, 1922.
Flinn, Michael, *The European Demographic System, 1500-1820*, Londres, 1981.
Fohlen, Claude, *et alii*, *Histoire de Besançon*, París, 1964-1965.
Fokker, G. A., «Iets over de Bevolking van Middelburg vóór 1795», en *Archief Zeeuwsch genootschap*, 3 (segunda serie) (1878), pp. 81-100.
—, *Folke- og Boligtelling 1970*, Oslo, 1974.
Fortea Pérez, José Ignacio, *Córdoba en el siglo XVI: las bases demográficas y económicas de una expansión urbana*, Córdoba, 1981.
François, E., «La population de Coblence au XVIII^e siècle, déficit démographique et immigration dans une ville de résidence», en *Annales de démographie historique* (1975), pp. 291-341.
—, «Coblence au XVIII^e siècle: une "ville de résidence" entre la tradition et les Lumières», en *Francia (Forschungen zur westeuropäischen Geschichte)*, 4 (1976), pp. 391-407.
—, «Des républiques marchandes aux capitales politiques: la hiérarchie urbaine du Saint-Empire», en *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 25 (1978), pp. 587-603.
—, *Koblenz im 18. Jahrhundert*, Gotinga, 1982.
Franke, Wilhelm, «Die Volkszahl deutschen Städte, ende des 18. und anfang des 19. Jahrhunderts», en *Zeitschrift des preussischen statistischen Landesamts*, 62 (1922), pp. 120-121.
Franz, Günther, *Der Dreissigjährige Krieg und das deutsche Volk*, Stuttgart, 1961^2.
Frêche, G., «Dénombrements de feux et d'habitants de 2.973 communes de la région toulousaine», en *Annales de démographie historique* (1968), pp. 389-421.

Freeman, T. W., *Pre-Famine Ireland*, Londres, 1969.
Friederichs, H., y P. Niessen, «Die Bevölkerung Stettins bis zu Ende der herzoglichen Zeit», en *Monatsblätter der Gesellschaft für pommerische Geschichte und Altertumskunde*, 45 (1931), pp. 18-26.
Fruin, R. J., ed., *Informacie up den staet Faculteyt ende Gelegenheyt van de Steden ende Dorpen (1514)*, Leiden, 1866.
Ganshof, F. L., *Études sur le développement des villes entre Loire et Rhin au Moyen Âge*, París, 1943.
Garden, Maurice, *Lyon et les Lyonnais au XVIII^e siècle*, París, 1970.
—, «La démographie des villes françaises du XVIII^e siècle: quelques approches», en *Démographie urbaine XV^e-XX^e siècles* (Centre d'histoire économique et sociale de la région lyonnaise, n.° 8), Lyon, 1977, pp. 43-85.
Gause, Fritz, *Die Geschichte der Stadt Königsberg*, Colonia-Graz, 1965-1968, 2 vols.
Geddes, P., *Cities in Evolution*, Londres, 1915.
Genicot, Léopold, «Les grandes villes d'Occident en 1300», en *Économies et sociétés au Mogen-Âge. Mélanges offerts à Édouard Perroy*, París, 1973, pp. 199-219.
Geographical digest, 1981.
Germani, Gino, ed., *Modernization, Urbanization and the Urban Crisis*, Boston, 1973.
Ghisleni, Pier Luigi, y Maisa Maffioli, *Il verde nella città di Torino*, Turín, 1971.
Gieysztorowa, Irena, «Research into the demographic history of Poland: a provisional summing-up», en *Acta Poloniae Historica*, 18 (1968), pp. 5-17.
Gille, H., «The demographic history of the northern European countries in the eighteenth century», en *Population Studies*, 3 (1949-1950), pp. 3-65.
Ginsberg, Norton, *Atlas of Economic Development*, Chicago, 1961.
Godinho, Vicente Magalhaes, «Portugal and her empire», en *Cambridge Modern History of Europe*, vol. 5: *The Ascendancy of France 1648-1688*, Cambridge, 1969, pp. 384-397 (hay traducción castellana: «Portugal y su Imperio», en *Historia del mundo moderno*, vol. V: *La supremacía de Francia, 1648/1659-1688*, Sopena, Barcelona, 1971, pp. 286-296).
—, «Portugal and her empire, 1680-1720», en *Cambridge Modern History of Europe*, vol. 6: *The Rise of Great Britain and Russia 1688-1725*, Cambridge, 1970, pp. 509-540 (hay traducción castellana: «Portugal y su Imperio, 1680-1720», en *Historia del mundo moderno*, vol. VI: *El auge de Gran Bretaña y Rusia, 1688-1725*, Sopena, Barcelona, 1975, pp. 369-390).

Gokhman, Vanyamin M., *et alii*, «Characteristics of world urbanization and its features in individual countries», en *Geographia Polonica*, 37 (1977), pp. 7-18.

Golden, Hilda Hertz, *Urbanization and Cities*, Lexington (Massachusetts), 1981.

Goldstein, Sidney, y David F. Sly, eds., *Patterns of Urbanization: Comparative Country Studies*, 2 vols., Dolhain (Bélgica), 1970.

Goldthwaite, Richard, *The Building of Renaissance Florence*, Baltimore, 1981.

González, Tomás, *Censo de población de las provincias y partidos de la Corona de Castilla en el siglo XVI*, Madrid, 1829.

Gorissen, F., *Stede-atlas van Nijmegen*, Arnhem, 1956.

Gottmann, Jean, *Megalopolis: the Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, Nueva York, 1961.

Goubert, Pierre, *Beauvais et le Beauvaisis de 1600 à 1730*, 2 vols., París, 1960.

Graunt, John, *Natural and Political Observations and Conclusions made upon the Bills of Mortality*, Londres, 1662 (reimpresión en Peter Laslett, ed., *The Earliest Classics: John Graunt and Gregory King*, Farnborough, 1973).

Gray, Duncan, *Nottingham: Settlement to City*, Nottingham, 1953.

Grigg, D. B., «E. G. Ravenstein and the "laws of migration"», en *Journal of Historical Geography*, 3 (1977), pp. 41-54.

Gschwind, Franz, *Bevölkerungsentwicklung und Wirtschaftsstruktur der Landschaft Basel im 18. Jahrhundert*, Liestal, 1977.

Guillaume, Pierre, *La Population de Bordeaux au XIX^e siècle. Essai d'histoire sociale*, París, 1972.

Gutmann, Myron, *War and Rural Life in the Early Modern Low Countries*, Princeton, 1980.

Haase, C., *Die Entstehung der westfälischen Städte*, Münster, 1960.

Habib, Irfan, «Population», en Tapan Raychaudhuri e Irfan Habib, eds., *Cambridge Economic History of India*, Cambridge, 1982.

Hable, Guido, *Geschichte Regensburgs: Eine Übersich nach Sachgebieten*, Ratisbona, 1970.

Haggett, Peter, Andrew D. Cliff y Allan Frey, *Locational Models*, Nueva York, 1977.

Hall, Peter, *The World Cities*, Londres, 1977[2] (hay traducción castellana a partir de la 1.ª edición: *Las grandes ciudades y sus problemas*, Guadarrama, Madrid, 1965).

—, *et alii*, *The Containment of Urban England*, 2 vols., Londres-Beverly Hills, 1973.

—, y Dennis Hay, *Growth Centers in the European Urban System*, Berkeley-Los Angeles, 1980.

Hamilton, Henry, *An Economic History of Scotland in the Eighteenth Century*, Oxford, 1963.
Hammer, C. I., «The mobility of skilled labour in late medieval England: some Oxford evidence», en *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 63 (1976), pp. 194-210.
Harris, Chauncey, *Cities in the Soviet Union*, Chicago, 1970.
Harris, M. D., *Coventry Leet Book*, vol. III, Oxford, 1913.
Hart, Simon, *Geschrift en getal (Hollandse studiën, 9)*, Dordrecht, 1976.
Harte, W. J., «Some data for assessing the population of Exeter at the end of the seventeenth century», en *Devon and Cornwall Notes and Queries*, 20 (1938-1939), pp. 210-214.
Hasquin, Hervé, *Une Mutation. Le «Pays de Charleroi» aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Bruselas, 1971.
—, ed., *La Wallonie, le pays et les hommes*, vol. I, Bruselas, 1975.
Hauser, Philip M., «Urbanization: an overview», en Philip M. Hauser y Leo F. Schnore, eds., *The Study of Urbanization*, Nueva York, 1965.
Heckscher, Eli, *Sveriges ekonomiska historia fran Gustav Vasa*, 2 vols., Estocolmo, 1935-1949.
—, *An Economic History of Sweden*, Cambridge (Massachusetts), 1963.
Hegel, C., «Die Einwohnerzahl und der Gewerbestand in 15. Jahrhundert», en *Chroniker der deutschen Städte*, 18 (1882).
Heidemann, H., *Bevölkerungszahl und berufliche Gliederung Münster in Westfalen amb ende des 17. Jahrhunderts*, Münster, 1917.
Hélin, Étienne, *La démographie de Liège aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Bruselas, 1963.
—, «Size of households before the industrial revolution: the case of Liège in 1801», en Peter Laslett, ed., *Household and Family in Past Time*, Cambridge, 1972, pp. 319-334.
Henne, Alexandre, y Alphonse Wauters, *Histoire de la ville de Bruxelles*, 4 vols., Bruselas, 1845 (reeditado en 1968-1969).
Hennig, F.-W., *Das vorindustrielle Deutschland, 800 bis 1800. Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, vol. 1, Paderborn, 1977.
Henry, Louis, *Anciennes familles Genevoises: Étude démographique, 16^e au 20^e siècle*, París, 1956.
—, *Manuel de démographie historique*, París, 1967 (hay traducción castellana: *Manual de demografía histórica*, Crítica, Barcelona, 1983).
Herlihy, David, *Pisa in the Early Renaissance: a Study of Urban Growth*, New Haven (Connecticut), 1958.
Hermann, J. F., *Notices historiques, statistiques et littéraires sur la ville de Strasbourg*, 2 vols., Estrasburgo, 1819.
Herodoto, *Historia*, Libro I, Alma Mater, Barcelona, 1960.
Herrman, Hans-Walter, «Residenzstädte zwischen Oberrhein und Mosel», en *Rheinische Vierteljahrsblätter*, 38 (1974), pp. 273-300.

Hirschman, Alfred O., *The Strategy of Economic Development*, New Haven, 1958.

Hoch, Irving, «City size effects, trends, and policies», en *Science*, 193 (1976), pp. 856-863.

Hofmann, Hans Hubert, «Nürnbergs Raumfunction in der Geschichte», en *Stadt-land-beziehungen* (1975), pp. 91-101.

Horska, Paula, «L'état actuel des recherches sur l'évolution de la population dans les pays tchèques aux XVIII^e^ et XIX^e^ siècles», en *Annales de démographie historique* (1967), pp. 173-195.

Hoselitz, Bert F., «Generative and parasitic cities», en *Economic Development and Cultural Change*, 3 (1954), pp. 278-294.

—, «The role of cities in the economic growth of underdeveloped countries», en *Journal of Political Economy*, 61 (1953), pp. 195-209.

Hoskins, W. G., *Industry, Trade, and People in Exeter, 1688-1800*, Manchester, 1935.

—, «The population of Exeter», en *Devon and Cornwall Notes and Queries*, 20 (1938-1939), pp. 242-245.

Houtte, Gisèle van, *Leuven in 1740, een krisisjaar. Economische, sociale en demografische aspekten*, Bruselas, 1964.

Houtte, J. A. van, «Die Städte der Niederlande im Übergang vom Mittelalter zur Neuzeit», en *Rheinische Vierteljahrsblätter*, 27 (1962), pp. 50-69.

—, *Economische en sociale geschiedenis van de Lage Landen*, Zeist, 1964.

—, *An Economic History of the Low Countries, 800-1800*, Londres, 1977.

Howell, Roger, jr., *Newcastle-upon-Tyne and the Puritan Revolution*, Oxford, 1967.

Hudson, J. C., «Some observations on migration theory for an urban system», en L. A. Kosinski y R. M. Prothero, eds., *People on the Move: Studies on Internal Migration*, Londres, 1975, pp. 67-74.

Humlum, J., *Befolkningstilvaeksten i den 10 Størtste Danske provinsbyer det Danske marked*, 3 vols., Copenhague, 1942.

Iglésies, J., *El cens del comte de Floridablanca, 1787*, Fundació Salvador Vives i Casajoana, 2 vols., Barcelona, 1969-1970.

Imhof, Arthur, «Der agrare Charakter der schwedischen und finnischen Städte im 18. Jahrhundert im vergleich zu Mittel- und Westeuropa», en *Stadt-land-beziehungen* (1975), pp. 161-197.

—, ed., *Historische Demographie als Sozialgeschichte. Giessen und Umgebung vom 17. zum 19. Jahrhundert* (*Quellen und Forschung zur hessischen Geschichte*, n.° 31), 2 vols., Darmstadt-Marburgo, 1975.

—, *Aspekte der Bevölkerungentwicklung in den nordischen Ländern, 1720-1750*, Berna, 1976.

Issawi, Charles, «Economic change and urbanization in the Middle East», en Ira M. Lapidus, ed., *Middle Eastern Cities*, Berkeley-Los Ángeles, 1969.

—, *An Economic History of the Middle East and North Africa*, Londres, 1982.

Jackson, Gordon, *Hull in the Eighteenth Century*, Londres, 1972.

Jakobson, Leo, y Ved Prakash, eds., *Urbanization and National Development*, 2 vols., Beverly Hills, 1971.

Jasper, Karlbernhard, «Der urbanisierungsprozess dargestellt amb Beispiel der Stadt Köln», en *Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsarchiv zu Köln*, 30 (1977).

Jeannin, Pierre, *L'Europe du Nord-ouest et du Nord aux XVII^e et XVIII^e siècles*, París, 1969 (hay traducción castellana: *El noroeste y el norte de Europa en los siglos XVII y XVIII*, Labor, Barcelona, 1970).

Johnson, E. A. J., *The Organization of Space in Developing Countries*, Cambridge (Massachusetts), 1970.

Johnson, Gregory A., «Rank-size convexity and system integration: a view from archeology», en *Economic Geography*, 56 (1980), pp. 234-247.

Johnston, R. J., *City and Society: an Outline for Urban Geography*, Londres, 1980.

Jones, E. L., «The agricultural origins of industry», en *Past and Present*, 40 (1968), pp. 58-71.

Kahk, J., *et alii*, «Sur l'histoire démographique de l'Estonie», en *Annales de démographie historique* (1972), pp. 425-446.

Kahn, Herman, y A. J. Weiner, *The Year 2000*, Nueva York, 1967.

Kamen, Henry, *The Iron Century: Social Change in Europe, 1550-1660*, Londres, 1971 (hay traducción castellana: *El siglo de hierro*, Alianza Editorial, Madrid, 1982).

—, *Spain in the Later Seventeenth Century, 1656-1700*, Londres, 1980 (hay traducción castellana: *La España de Carlos II*, Crítica, Barcelona, 1981).

Kaplow, Jeffry, ed., *New Perspective on the French Revolution*, Nueva York, 1965.

Kárniková, Ludmila, *Vývoj obyvatelstua v českých zemich 1754-1914*, Praga, 1965.

Keir, David, ed., *Third Statistical Account of Scotland: the City of Edinburg*, Glasgow, 1966.

Kellenbenz, Hermann, y Klara van Eyll, eds., *Zweijahrtausende Kölner Wirtschaft*, 2 vols., Colonia, 1975.

Kelly, Allen C., y Jeffrey G. Williamson, *Modelling Urbanization and Economic Growth*, Laxenburg, 1980.

Kemp, A. G. H., «Het verloop van de bevolkingscurve van Maastricht

tot 1830», en *Miscellanea Trajectensia Bijdragen tot de geschiedenis van Maastricht*, Maastricht, 1962.
Keuning, H. J., *De regio Groningen*, Groninga, 1974.
Keyfitz, Nathan, «Do cities grow by natural increase or by migration?», en *Geographical Analysis*, 12 (1980), pp. 143-156.
—, y Dimiter Philipov, «Migration and natural increase in the growth of cities», en *Geographical Analysis*, 13 (1981), pp. 288-299.
Keyser, Erich, *Bevölkerungsgeschichte Deutschland*, Leipzig, 1941.
—, ed., *Deutsches Städtebuch. Handbuch Städtischer Geschichte*, vol. II: *Sächsisches Städtebuch*, Stuttgart, 1941; vol. III.1: *Niedersächsisches Städtebuch*, Stuttgart, 1952; vol. III.2: *Westfälisches Städtebuch*, Stuttgart, 1954; vol. III.3: *Rheinisches Städtebuch*, Stuttgart, 1956; vol. IV.1: *Hessisches Städtebuch*, Stuttgart, 1957; vol. IV.2a: *Badisches Städtebuch*, Stuttgart, 1959; vol. IV.2b: *Württembergisches Städtebuch*, Stuttgart, 1962; vol. IV.3: *Städtebuch Rheinland Pfalz und Saarland*, Stuttgart, 1964; vol. V.1-2: *Bayerisches Städtebuch*, Stuttgart, 1971-1974.
Kintz, Jean-Pierre, «Aspekte eines städtetypischen demographischen Verhaltnis im 17. und 18. Jahrhundert. Strassburg als Beispiel», en Arthur E. Imhof, ed., *Historische Demographie als Sozialgeschichte*, Darmstadt-Marburgo, 1975, pp. 1.049-1.057.
Kish, Herbert, «The growth deterrents of a medieval heritage: the Aachen area woolen trades before 1790», en *Journal of Economic History*, 24 (1964), pp. 513-537.
Kisskalt, K., «Die Sterblichkeit im 18. Jahrhundert», en *Zeitschrift für Hygiene*, 93 (1921), pp. 438-511.
Klein, Kurt, «Die Bevölkerung Österreichs von Beginn des 16. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts», en Helmond Helczmanovski, ed., *Beiträge zur Bevölkerungs - und Sozialgeschichte Österreichs*, Munich, 1973.
Klep, Paul M. M., *Bevolking en arbeit in transformatie. Een onderzoek in Brabant, 1700-1900*, Nimega, 1981.
Knaap, G. A. van der, *A Spatial Analysis of the Evolution of an Urban System: the Case of the Netherlands*, Utrecht, 1978.
Köllmann, W., *Raum und Bevölkerung in der Weltgeschichte*, Wurzburgo, 1956.
—, *Sozialgeschichte der Stadt Barmen*, Tubinga, 1960.
—, *Bevölkerung in der industriellen Revolution*, Gotinga, 1974.
Kooij, P., «Urbanization. What's in a name?», en H. Schmal, ed., *Patterns of European Urbanization since 1500*, Londres, 1981, pp. 31-59.
Kordi, Mohamed El, *Bayeux aux XVII^e et XVIII^e siècles*, París, 1970.
Kovocsics, József, «Situation démographique de la Hongrie à la fin du

XVIII[e] siècle», en *Annales de démographie historique* (1965), pp. 83-102.

Kramer, J. M., «De bevolkingsterkte van Gouda tussen 1550 en 1650», manuscrito inédito depositado en los archivos municipales de Gouda.

Krause, J. T., «English population movements between 1700 and 1850», en M. Drake, ed., *Population in Industrialization*, Londres, 1969.

Kriedte, Peter, Hans Medick y Jürgen Schlumbohm, *Industrialisierung vor der Industrialisierung. Gewerbliche Warenproduktion auf dem Land in der Formationsperiode des Kapitalismus*, Gotinga, 1977 (hay traducción castellana: *Industrialización antes de la industrialización*, Crítica, Barcelona, 1986).

Kruedener, J., Frh. von, «Die Bevölkerung Mannheims im Jahre 1719», en *Zeitschrift für Geschichte des Oberrheins* (1968), pp. 291-347.

Krug, Leopold, *Abriss der neuesten Statistik der preussischen Staats*, Halle, 1804.

Kyd, J. G., *Scottish Population Statistics* (*Scottish Historical Society*, tercera serie, vol. XLIV, 1952), pp. 1-81.

Lager, B., *Stockholms befolkning pa Johan IIIs tid*, Estocolmo, 1962.

Lampard, Eric E., «The history of cities in the economically advanced areas», en *Economic Development and Cultural Change*, 3 (1954), pp. 81-136.

—, «Urbanization and social change», en Oscar Handlin y John Burchard, eds., *The Historian and the City*, Cambridge (Massachusetts), 1963.

—, «Historical aspects of urbanization», en Philip M. Hauser y Leo F. Schnore, eds., *The Study of Urbanization*, Nueva York, 1965, pp. 519-554.

—, «Historical contours of contemporary urban society: a comparative view», en *Journal of Contemporary History*, 4 (1969), pp. 3-25.

—, «The nature of urbanization», en Derek Fraser y Anthony Sutcliffe, eds., *The Pursuit of Urban History*, Londres, 1983, pp. 3-53.

—, y Leo F. Schnore, «Urbanization problems», en *Research Needs for Development Assistance Programs*, Washington, 1961.

Landry, Adolphe, *Traité de démographie*, París, 1945.

Lasch, Manfred, *Unterzuchungen über Wirtschaft und Bevölkerung der Landgrafschaft Hessen-Kassel und der Stadt Kassel vom Dreissigjährigen Krieg bis zum Tode Landgraf Karls 1730*, Kassel, 1969.

Laslett, Peter, *The World We Have Lost*, Londres, 1965.

—, y Richard Wall, eds., *Household and Family in Past Times*, Londres, 1972.

Lassen, Aksel, «The Population of Denmark in 1660», en *Scandinavian Economic History Review*, 13 (1965), pp. 1-30.

—, «The population of Denmark, 1660-1960», en *Scandinavian Economic History Review*, 14 (1966), pp. 134-167.

Lasuén, J. R., A. Lorca y J. Oria, «City-size distribution and economic growth», en *Ekistics*, 24 (1967), pp. 221-226.

Laurent, René, «Les limites des paroisses à Bruxelles au XIV^e^ et XV^e^ siècles», en *Cahiers Bruxellois*, 8 (1963), pp. 161-234.

Law, C. M., «Local censuses in the eighteenth century», en *Population Studies*, 23 (1969), pp. 87-100.

—, «Some notes on the urban population of England and Wales in the eighteenth century», en *The Local Historian*, 10 (1972), pp. 13-26.

Le Mée, René, «Population agglomérée et population éparse au début du XIX^e^ siècle», en *Annales de démographie historique* (1971), pp. 455-510.

Le Roy Ladurie, E., «De la crise ultimate à la vraie croissance, 1660-1789», en E. Le Roy Ladurie y M. Morineau, eds., *Histoire de la France rurale*, vol. 2, París, 1981.

—, y J. Goy, *Tithe and Agrarian History from the Fourteenth to the Nineteenth Century*, Cambridge-París, 1982.

—, y B. Quilliet, «Baroque et Lumières», en Georges Duby, ed., *Histoire de la France urbaine*, vol. 3: *La Ville classique*, París, 1981.

Lebrun, F., *Les hommes et la mort en Anjou aux 17^e^ et 18^e^ siècles*, París, 1971.

Lee, Ronald D., «Estimating series of vital rates and age structure from baptims and burials: a new technique, with applications to pre-industrial England», en *Population Studies*, 28 (1974), pp. 495-512.

Lefebvre, B., «Les dénombrements douaniers de la révolution», en *Revue du Nord*, 54 (1972), pp. 399-409.

Lefebvre, Georges, «Cherbourg à la fin de l'ancien régime et au début de la révolution», en *Annales de Normandie*, 4 (1965), pp. 1-296.

Leguay, J.-P., *Les villes bretonnes à la fin du Moyen-Âge (1364-v. 1514-1515)*, Burdeos, 1978.

Lehe, Erich von, *et alii*, *Heimats chronik der Freien und Hansestadt Hamburg*, Colonia, 1967.

Lejeune, J., *Liège, de la principauté à la métropole*, Amberes, 1967.

Lemoigne, Yves, «Population and provisions in Strasbourg in the eighteenth century», en Jeffry Kaplow, ed., *New Perspectives on the French Revolution*, Nueva York, 1965.

Lendert, Jacques, «The factor of urban population growth: net immigration versus natural increase», en *International Regional Science Review*, 7 (1982), pp. 92-125.

Lepetit, Bernard, «Démographie d'une ville en gestation: Versailles sous Louis XIV», en *Annales de démographie historique* (1977), pp. 49-83.

—, «Une création urbaine: Versailles de 1661 à 1722», en *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 25 (1978), pp. 604-618.

Levasseur, E., *La population française*, 2 vols., París, 1889-1892.

Levine, David, *Family Formation in an Age of Nascent Capitalism*, Nueva York, 1977.
—, «The English proletariat makes itself», comunicación inédita presentada a la Conference on British Demographic History, Asilomar (California), marzo de 1982.
Lewis, W. Arthur, *Growth and Fluctuations, 1870-1913*, Londres, 1978.
Lis, Catherine, y Hugo Soly, *Poverty and Capitalism in Pre-Industrial Europe*, Atlantic Highlands (New Jersey), 1979.
London, Bruce, «Internal colonialism in Thailand: primate city parasitism reconsidered», en *Urban Affairs Quarterly*, 14 (1979), pp. 485-513.
Lotka, A. J., «The law of urban concentration», en *Science*, 94 (1941), p. 164.
Lythe, S. G. E., *The Economy of Scotland in its European Setting, 1550-1625*, Edimburgo, 1960.
MacDonald, D. F., *Scotland's Shifting Population, 1770-1850*, Glasgow, 1937.
McGrath, P., «Merchants and merchandise in seventeenth century Bristol», en *Bristol Record Society*, 19 (1955).
McNeill, William H., ed., *Human Migration: Patterns, Implications, Policies*, Bloomington (Indiana), 1978.
Manleón Isla, Mercedes, *La población de Bilbao en el siglo XVIII*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1961.
Martin, Gaston, *Nantes au XVIII^e siècle*, Toulouse, 1928.
Marx, Karl, *El Capital*, F. C. E., México, 1946.
Mathis, Franz, *Zur Bevölkerungsstruktur österreichischer Städte im 17. Jahrhundert*, Munich-Viena, 1977.
Matthey, I. B. M., «Op fiscaal kompas», en I. B. M. Matthey, ed., *Westeremden. Het verleden van een Gronings terpdorp*, Groninga, 1975, pp. 199-360.
Mauersberg, Hans, *Wirtschafts- und Sozialgeschichte zentraleuropäischer Städte im neuerer Zeit. Dargestellt an den Beispielen von Basel, Frankfurt a.M., Hamburg, Hannover und München*, Gotinga, 1960.
Mauro, Frédéric, y Geoffrey Parker, «Spain», en Charles Wilson y Geoffrey Parker, eds., *An Introduction to the Sources of European Economic History*, Ithaca (Nueva York), 1977.
Mehta, Surinder, «Some demographic and economic correlates of primate cities: a case for revaluation», en *Demography*, 1 (1964), pp. 136-147.
Mendels, Franklin, «Proto-industrialization: the first phase of the industrialization process», en *Journal of Economic History*, 32 (1972), pp. 241-261.
—, «Social mobility and phases of industrialization», en *Journal of Interdisciplinary History*, 7 (1976), pp. 193-216.
Merrington, John, «Town and country in the transition to capitalism», en

New Left Review, 93 (1975), pp. 71-92 (hay traducción castellana: «Ciudad y campo en la transición al capitalismo», en R. Hilton *et alii*, *La transición del feudalismo al capitalismo*, Crítica, Barcelona, 1977, pp. 238-276).

Meuvret, J., «Le commerce des grains et des farines à Paris et les marchands parisiens à l'époque de Louis XIV», en *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 3 (1956), pp. 69-103.

Mika, Alois, «On the economic status of Czech towns in the period of late feudalism», en *Hospodárské Dejiny*, 2 (1978), pp. 225-257.

Miñano, Sebastián de, *Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal*, 11 vols., Pierart-Peralta, Madrid, 1826-1829.

Miskimin, H. A., *The Economy of Early Renaissance Europe, 1300-1460*, Cambridge, 1975² (hay traducción castellana: *La economía de Europa en el Alto Renacimiento, 1300-1460*, Cátedra, Madrid, 1984).

Mitchell, B. R., *European Historical Statistics, 1750-1970*, Londres, 1975

Mittheilungen aus dem Gebiele des Statistik, Viena, 1852.

Mokyr, Joel, *Industrialization in the Low Countries, 1795-1850*, New Haven, 1976.

Mols, Roger, «Beschouwingen over de bevolkingsgeschiedenis in de Nederlanden», en *Tijdschrift voor geschiedenis*, 66 (1953), pp. 201-220.

—, *Introduction à la démographie historique des villes d'Europe du 14e au 18e siècles*, 3 vols., Lovaina, 1954-1956.

—, «Die Bevölkerungsgeschichte Belgiens im lichte der heutigen forschung», en *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 46 (1959), pp. 491-511.

Monter, William, «Demography and religious history in sixteenth-century Genova», en *Journal of Interdisciplinary History*, 9 (1979), pp. 399-427.

Morgado, Nuno Alves, «Portugal», en W. E. Lee, ed., *European Demography and Economic Growth*, Nueva York, 1979.

Morineau, Michel, «Y a-t-il eu une révolution agricole en France au 18e siècle», en *Revue historique*, 486 (1968), pp. 299-326.

Morrison, Peter A., ed., *Population Movements: Their Forms and Functions in Urbanization and Development*, Lieja, 1980.

Morse, Richard M., «Trends and patterns of Latin American urbanization, 1750-1920», en *Comparative Studies in Society and History*, 16 (1974), pp. 416-447.

Müller, A., «Geschichte der Juden in Nürnberg, 1146-1945», en *Beiträge zur Geschichte Nürnbergs*, 12 (1967).

Mumford, Lewis, *The City in History, its Origins, its Transformations, and its Prospects*, Nueva York, 1961 (hay traducción castellana: *La ciudad en la historia*, Infinito, Buenos Aires, 1966).

Naciones Unidas, *Demographic Yearbook*, 1977-1980.

Nadal, Jorge, *La población española. Siglos XVI a XX*, Ariel, Barcelona, 1966, 1976[4].

Neale, Ron, «Society, belief and the building of Bath, 1700-1793», en C. W. Chalkin y M. A. Havinden, eds., *Rural Change and Urban Growth, 1500-1800*, Londres, 1974.

Nes, P. J. M., «Imperialism, city-size distribution and migration», en *Sociologica Neerlandica*, 10 (1974), pp. 219-232.

—, *Stedenverdeling, nationale ontwikkeling en afhankelijkheid: een komparatief kwantatief benadering*, Leiden, 1976.

Nieuwe Nederlandsche Jaarboeken, 1778-1798.

Nieuwenhuys, C. J., *Prove eener geneeskundige plaatsbeschrijving der Stad Amsterdam*, 3 vols., Amsterdam, 1820.

Noordam, D. J., «Bevolking, huishouden en gezin in Leiden in 1749», en H. A. Diederiks *et alii*, *Een stad in achteruitgang*, Leiden, 1978, pp. 105-145.

Nusteling, Hubert P. H., *Binnen de vesting Nijmegen*, Zutphen, 1979.

Oberman, K., «Quelques données statistiques sur les états de la Confédération Germanique dans la première moitié du XIX[e] siècle», en *Annales de démographie historique* (1966), pp. 79-95.

Offermans, P. H. M. G., *Arbeid en levenstandaard in Nijmegen (1550-1600)*, Zutphen, 1972.

Ogg, David, *England in the Reigns of James II and William II*, Oxford, 1957.

O'Grada, Cormac, «The population of Ireland, 1700-1900: a survey», en *Annales de démographie historique* (1979), pp. 281-299.

Ohlin, Goren, «The positive and the preventative check», tesis doctoral inédita, Universidad de Harvard, 1955.

Okabe, Atsuyuki, «An expected rank-side rule: a theoretical relationship between the rank-size rule and city-size distribution», en *Regional Science and Urban Economics*, 9 (1979), pp. 21-40.

Olinski, H., y H. Walden, «Beiträge zur Elbinger Bevolkerungsstatistik der letzten drei Jahrhunderte», en *Elbinger Jahrbuch*, 9 (1931).

Olsen, G., y F. Askgaard, *Danmarks historie, 1660-1721*, Copenhague, 1964-1965.

O'Sullivan, William, *The Economic History of Cork City from the Earliest Times to the Act of Union*, Dublín-Cork, 1937.

Pahl, R. E., ed., *Readings in urban Sociology*, Oxford, 1968.

Palliser, David M., «The trade guilds of Tudor York», en Peter Clark y Paul Slack, eds., *Crisis and Order in English Towns, 1500-1700*, Londres, 1972.

—, «Dearth and disease in Staffordshire, 1540-1670», en C. W. Chalkin y M. A. Havinden, eds., *Rural Change and Urban Growth, 1500-1800*, Londres, 1974.

Pardi, Giuseppe, *Napoli attraverso i secoli, disegno di storia economica e demografica*, Nápoles, 1924.

Patten, John, «Patterns of migration and movement of labour to three pre-industrial East Anglian towns», en *Journal of Historical Geography*, 2 (1976), pp. 111-129.

—, *English Towns, 1500-1700. Studies in Historical Geography*, Folkestone, 1978.

Peller, Sigismund, «Zur Kenntnis der städtischen Mortalität im 18. Jahrhundert mit besonderer Berücksihtingung der Säulings- und Tuberkulosesterblichkeit», en *Zeitschrift für Hygiene und Infectionskrankheiten*, 90 (1920), pp. 232-235.

Penner, T., «Bevölkerungsgeschichtliche Probleme der Land-Stadt-Wanderung untersucht an der ländlichen Abwanderung in die Stadt Braunschweig und Wolfenbüttel um die Mitte des 18. Jahrhunderts», en *Braunschweigisches Jahrbuch*, 37 (1965), pp. 59-124.

Péronas, Louis, «Sur la démographie rochelaise», en *Annales E. S. C.*, 16 (1961), pp. 1.131-1.140.

Perrenoud, Alfred, «L'inégalité sociale devant la mort à Genève au XVII^e siècle», en *Population*, 30 (1975), n.° especial, pp. 221-243.

—, «La mortalité à Genève de 1625 à 1825», en *Annales de démographie historique* (1978), pp. 209-233.

—, *La population de Genève du seizième au début du dix-neuvième siècle. Étude démographique*, 2 vols., Ginebra, 1979.

—, «Croissance ou déclin? Les mecanismes du non-renouvellement des populations urbaines», en *Histoire, économie et société*, 4 (1982), pp. 581-601.

Perrot, Jean-Claude, «Recherches sur l'analyse de l'économie urbaine au XVIII^e siècle», en *Revue d'histoire économique et sociale*, 52 (1974), pp. 350-383.

—, *Genèse d'une ville moderne. Caen au XVIII^e siècle*, 2 vols., París, 1975.

Petraccone, C., «Le nascite a Bari dall'inizio del XVI secolo all'unificazione del regno d'Italia», en *Studi di demografia*, 8 (1971), pp. 68-86.

—, *Napoli dal '500 all' '800*, Nápoles, 1974.

Peyer, H. C., «Die Wirtschaftliche Bedeutung der Fremden Dienste für die Schweiz», en J. Schneider, ed., *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege*, vol. II: *Wirtschaftskräfte in der europäischen Expansion*, Colonia, 1978.

Pfister, Christian, *Histoire de Nancy*, 3 vols., Nancy, 1902-1909.

—, «Nancy au début du règne de Charles IV (1624-1633). Le siège de la ville par Louis XIII», en *Annales de l'Est* (1907), pp. 24-83.

Philips, J. F. R., «Enige aanduidingen omtrent de bevolkingsontwikkeling van de 17^e tot het einde van de 18^e eeuw, in het gebied van de

huidige provincie Nederlands Limburg», en *Studies over de sociaal-economische geschiedenis van Limburg* (1975), pp. 1-48.
Phythian-Adams, C., *Desolation of a City: Coventry and the Urban Crisis of the Late Middle Ages*, Cambridge, 1979.
Pickard, R., *The Population and Epidemics of Exeter in Pre-Census Times*, Exeter, 1947.
Pike, R., *Aristocrats and Traders. Sevillian Society in the Sixteenth Century*, Ithaca (Nueva York), 1972.
Pirenne, Henry, «Les dénombrements de la population à Ypres au XIV^e siècle», en *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 1 (1903), pp. 1-32.
—, *Las ciudades de la Edad Media*, Alianza Editorial, Madrid, 1972.
—, *Historia económica y social de la Edad Media*, F. C. E., México, 1939.
—, *Les Villes et les institutions urbaines*, 2 vols., Bruselas, 1939.
Piuz, Anne-Marie, «Marchands genevois du monde méditerranéen (vers 1600-1630)», en R. Aron *et alii*, eds., *Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel*, Toulouse, 1973.
Plessis, Robert du, «Charité municipale et authorité publique au XVI^e siècle: l'example de Lille», en *Revue du Nord*, 59 (1977), pp. 193-219.
Pollard, Sidney, ed., *Region und Industrialisierung: Studien zur Rollen der Region in der Wirtschaftsgeschichte der letzten zwei Jahrhunderte*, Gotinga, 1980.
Portes, Alejandro, «The economy and ecology of urban poverty», en A. Portes y J. Walton, eds., *Urban Latin America*, Austin, 1976.
Postan, M. M., *The Medieval Economy and Society*, Berkeley-Los Ángeles, 1975^2.
Posthumus, N. W., *De geschiedenis van de Leidsche lakenindustrie*, 3 vols., La Haya, 1939.
Postmus, J., *Een onderscheid naar de omvang en aard de bevolkingsconcentratie in Nederland*, Amsterdam, 1928.
Poussou, Jean-Pierre, «Les structures démographiques et sociales», en C. Higounet, ed., *Histoire de Bordeaux*, vol. V: *Bordeaux au 18^e siècle*, Burdeos, 1968, pp. 325-369.
Pred, Allan, *Urban Growth and the Circulation of Information: The United States System of Cities, 1790-1840*, Cambridge (Massachusetts), 1973.
—, *City-systems in Advanced Economies: Past Growth, Present Processes and Future Development Options*, Nueva York, 1977.
—, *Urban Growth and City-systems in the United States, 1840-1860*, Cambridge (Massachusetts), 1980.
Pullan, Brian, «Wage-earners and the Venetian economy, 1500-1630», en *Economic History Review*, 16 (1964), pp. 407-426.
Ramaer, J. C., «Middelpunten van bewoning in Nederland voorheen en

thans», en *Tijdschrift van het koninklijk Nederlands aardrijkskundig genootschap* (segunda serie), 38 (1921), pp. 1-38.

Rambert, Gaston, ed., *Histoire du commerce de Marseille*, Marsella, 1949-1959, 6 vols.: vol. III, Raymond Collier y Joseph Billioud, eds., *De 1480 à 1599*, 1951; vol. IV, Louis Bergasse, ed., *De 1599 à 1660*, 1954; vol. V, Gaston Rambert, ed., *De 1660 à 1789*, 1954.

Rapp, Richard T., *Industry and Economic Decline in Seventeenth Century Venice*, Cambridge (Massachusetts), 1976.

Ravenstijn, L. J. C. J. van, *Rotterdam tot het einde van de achttiende eeuw*, Rotterdam, 1933.

Recensement général de la population de la France, París, 1975.

Reekers, Stephanie, *Westfalens Bevölkerung, 1818-1955*, Münster, 1956.

Reincke, Heinrich, «Bevölkerungsprobleme der Hansestädte», en *Hansische Geschichtsblätter*, 70 (1951), pp. 1-35.

Reineke, R., «Geburten und Sterbefälle in der Stadt Bremen, 1700-1825», en *Mitteilungen des statistischen Landesamtes Bremen*, 2 (1928).

Renaud, Bertrand, *National urbanization Policy in Developing Countries*, Nueva York-Oxford, 1981.

Reulecke, Jürgen, «Population growth and urbanization in Germany in the nineteenth century», en *Urbanism Past and Present*, 2 (1977), pp. 21-30.

—, ed., *Die deutsche Stadt im Industriezeitalter*, Wüppertal, 1978.

Richardson, Harry W., «Theory of the distribution of city sizes: review and prospects», en *Regional Studies*, 7 (1973), pp. 239-251.

Rigault, Jean, «La population de Metz au XVII[e] siècle. Quelques problèmes de démographie», en *Annales de l'Est*, 2 (1951), pp. 307-315.

Rimmer, W. G., «The evolution of Leeds to 1700», en *Publications of the Thoresby Society*, n.º 113, 50 (1967), pp. 91-129.

Ringrose, David, «Madrid y Castilla, 1560-1850: una capital nacional en una economía regional», en *Moneda y crédito*, 111 (1969), pp. 65-122.

—, *Transportation and Economic Stagnation in Spain, 1750-1850*, Durham (Carolina del Norte), 1970 (hay traducción castellana: *Los transportes y el estancamiento económico de España*, Tecnos, Madrid, 1972).

—, «The impact of a new capital city: Madrid, Toledo, and New Castile, 1560-1660», en *Journal of Economic History*, 33 (1973), pp. 761-791.

—, «Inmigración, estructuras demográficas y tendencias económicas en Madrid a comienzos de la época moderna», en *Moneda y crédito*, 138 (1976), pp. 9-55.

—, *Madrid and the Spanish Economy, 1560-1850*, Berkeley-Los Ángeles, 1983 (hay traducción castellana: *Madrid y la economía española, 1560-1850*, Alianza Editorial, Madrid, 1985).

Robillard de Bearepaire, Charles de, *Recherches sur la population de la Généralité et du Diocèse de Rouen avant 1789*, Évreau, 1872.

Robson, Brian T., *Urban Growth: an Approach*, Londres, 1973.
Roessingh, H. K., «Het Veluwse inwonertal, 1526-1947», en *A. A. G. Bijdragen*, 11 (1964), pp. 79-150.
Rogers, Andrei, «Migration patterns and population redistribution», en *Regional Science and Urban Economics*, 6 (1979), pp. 275-310.
—, y Jeffrey G. Williamson, «Migration, urbanization, and the third world: an overview», en *Economic Development and Cultural Change*, 30 (1982), pp. 463-482.
Rogier, J., «De betekenis van de terugkeer can de minderbroeders te Delft in 1709», en *Archief voor de geschiedenis van de Katholieke Kerk in Nederland*, 2 (1960), pp. 169-204.
Rosing, K. E., «A rejection of the Zipf model (rank-size rule) in relation to city size», en *Professional Geographer*, 18 (1966), pp. 75-82.
Roupnel, Gaston, *La ville et la campagne au XVII^e siècle. Étude sur les populations du pays dijonnais*, París, 1922.
Rozman, Gilbert, *Urban Networks in Ch'ing China and Tokugawa Japan*, Princeton, 1973.
—, «Edo's importance in the changing Tokugawa society», en *Journal of Japanese Studies*, 1 (1974), pp. 91-112.
—, *Urban Networks in Russia, 1750-1800, and Premodern Periodization*, Princeton, 1976.
—, «Urban networks and historical stages», en *Journal of Interdisciplinary History*, 9 (1978), pp. 65-91.
Ruiz Almansa, Javier, *La población de Galicia (1500-1945)*, Madrid, 1948.
Russell, Josiah Cox, «Late, Ancient, and Medieval Population», en *Transactions of the American Philosophical Society*, 43, 3 (1958).
—, «L'évolution démographique de Montpellier au Moyen Âge», en *Annales du Midi*, 74 (1962), pp. 345-360.
—, *Medieval Regions and their Cities*, Bloomington (Indiana), 1972).
Saalfeld, Diedrich, *Bauernwirtschaft und Gutsbetrieb in der vorindustriellen Zeit*, Stuttgart, 1960.
Sabean, David W., «Household formation and Geographical mobility: a family register study for a Württemberg village, 1760-1900», en *Annales de démographie historique* (1970), pp. 275-294.
Saunders, A. C., de C. M., *Social History of Black Slaves and Freedmen in Portugal, 1441-1555*, Cambridge, 1982.
Schaefer, Hans-Ludwig, *Bremens Bevölkerung in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts* (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der freien Hansestadt Bremen), Brema, 1957.
Schmal, H., ed., *Patterns of European Urbanization since 1500*, Londres, 1981.
Schmoller, Gustav, *Deutschen Städtewesen in älterer Zeit*, Bonn, 1922.

Schnyder, W., *Die Bevölkerung der Stadt und Landschaft Zürich vom 14. bis 17. Jahrhundert*, Zurich, 1925.

Scholliers, E., «Un indice du loyer: les loyers anversois de 1500 à 1873», en *Studi in onore di Amintore Fanfani*, vol. 5, Milán, 1962.

Schraa, P., «Onderzoekingen naar de devolkingsomvagn van Amsterdam tussen 1550 en 1650», en *Jaarboek Amstelodamum*, 46 (1954), pp. 1-33.

Schrader, F., «Die Stadt Erfurt nach ihren wirtschaftslichen und sozialen Verhältnissen nach beendegung des Dreissigjährigen Krieges», en *Mitteilungen des Vereines für Geschichte und Altertumskunde Erfurt*, 1921.

Schreiber, A., «Die Entwicklung der augsburger Bevölkerung von Ende des 14. Jahrhunderts bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts», en *Archiv für Hygiene*, 123 (1939-1940), pp. 139-146.

Schremmer, Eckart, *Die Wirtschaft Bayerns*, Munich, 1970.

Schultheisz, W., *Kleine Geschichte Nürnbergs*, Nuremberg, 1966.

Schwippe, H. J., «Zum Prozess der sozialräumlichen Innerstädtischen Differenzierung im Industrialisierungsprozess des 19. Jahrhunderts», en H. I. Teuteberg, ed., *Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhunderts*, Colonia-Viena, 1983.

Seberich, Franz, «Die Einwohnerzahl Würzburgs in Alter und Neuer Zeit», en *Mainfrank Jahrbuch*, 12 (1960), pp. 49-68.

Sella, Domenico, *Crisis and Continuity*, Cambridge (Massachusetts), 1979.

Seta, Cesare de, *Storia della città di Napoli dalle origini al Settecento*, Bari, 1973.

Shakhs, Salah El, «Development, primacy and systems of cities», en *Journal of Developing Areas*, 7 (1972), pp. 11-36.

Sharlin, Allan, «Natural decrease in early modern cities: a reconsideration», en *Past and Present*, 79 (1978), pp. 126-138.

Shryock, H. S., y J. S. Siegel, *The Methods and Materials of Demography*, 2 vols., Washington-Londres, 1975.

Silva, José Gentil da, «Au Portugal: structure démographique et développement économique», en *Studi in onore di Amintore Fanfani*, vol. II, Milán, 1962, pp. 490-510.

—, «L'autoconsommation au Portugal (XIV^e-XX^e siècles)», en *Annales E. S. C.*, 24 (1969), pp. 250-288.

Simmons, Jack, *Leicester, Past and Present*, vol. 1: *Ancient Borough to 1860*, Londres, 1974.

Simms, J. G., «Dublin in 1685», en *Irish Historical Studies*, 14 (1964-1965), pp. 212-226.

Simon, H., «On a class of skew distribution functions», en *Biometrika*, 42 (1955), pp. 425-440.

Skinner, G. William, «Introduction: urban social structure in Ch'ing

China» y «Regional urbanization in nineteenth century China», en G. William Skinner, ed., *The City in Late Imperial China*, Stanford, 1977.

Slicher van Bath, B. H., *Een samenleving onder spanning. Geschiedenis van het platteland van Overijssel*, Assen, 1957.

—, *Agrarian History of Western Europe, 1500-1850*, Londres, 1963 (hay traducción castellana: *Historia agraria de Europa Occidental, 1500-1850*, Península, Barcelona, 1974).

—, «The yields of different crops (mainly cereals) in relation to the seed, *ca.* 810-1820», en *Acta historiae neerlandica*, 2 (1967), pp. 26-106.

Smet, J. de, «L'effectif des milices brugeoises et la population de la ville en 1340», en *Revue Belge de philologie et d'histoire*, 12 (1933).

Smith, C. T., *An Historical Geography of Western Europe before 1800*, Londres, 1967.

Smith, Carol A., *Regional Analysis*, 2 vols., Nueva York, 1976.

—, «Modern and premodern urban primacy», en *Comparative Urban Research*, 11 (1982), pp. 79-96.

—, «Theories and measures of urban primacy: a critique», en Michael Timberlake, ed., *Urbanization in the World Economy*, Nueva York, en preparación.

Smith, Daniel Scott, «A homeostatic demographic regime: patterns in European family reconstruction studies», en Ronald D. Lee, ed., *Population Patterns in the Past*, Nueva York, 1977.

Société de Démographie historique, *Sur la population française au XVIII^e et au XIX^e siècles. Hommage à Marcel Reinhard*, París, 1973.

Statistical Abstract of Ireland, 1970-1971, Dublín, 1974.

Statistik aarsbok för Stockholms Stad, 1964-5, Estocolmo, 1965.

Statistik aarsbok, 1979. Sverges officielle statistik, Estocolmo, 1979.

Statistisch zakboek 1980, La Haya, 1981.

Statistisches Handbuch für der Republik Österreich, vol. 39, Viena, 1978.

Statistisches Jahrbuch 1979 für die Bundesrepublik Deutschland, Stuttgart-Maguncia, 1979.

Statistisches Jahrbuch 1980 der Deutschen Demokratischen Republik, Berlín, 1980.

Statistisches Jahrbuch des Schweiz, 1979, Basilea, 1979.

Statistická rocenka. Ceskoslovenské socialistické republiky, 1979, Praga, 1979.

Stearns, Peter N., *European Society in Upheaval: Social History since 1750*, Nueva York, 1975.

Stephens, W. B., *Seventeenth-century Exeter: a Study of Industrial and Commercial Development, 1625-1688*, Exeter, 1958.

Stewart, C. T., «The size and spacing of cities», en *Geographical Review*, 48 (1958), pp. 222-245.

Strohl, Henri, *Le Protestantisme en Alsace*, Estrasburgo, 1950.
Suomen 1981 Tilastollinnen Vuosikirja, Helsinki, 1982.
Süssmilch, Johann Peter, *Die Göttliche Ordnung in den Veränderungen des menschlichen Geschlechtes*, 3 vols., Berlín, 1775⁴.
Täck, J., *Hollandsgänger in Hannover und Oldenburg. Ein Beitrag zur Geschichte der Arbeiter-Wanderung*, Leipzig, 1902.
Tegenwoordige staat der Vereenigde Nederlanden, 23 vols., Amsterdam, 1739-1803.
Teisseyre-Sallmann, L., «Urbanisme et société: l'example de Nîmes aux XVII^e et XVIII^e siècles», en *Annales E. S. C.*, 35 (1980), pp. 965-986.
Thestrup, Paul, *The Standard of Living in Copenhagen, 1730-1800*, Copenhague, 1971.
Thirsk, Joan, «Industries in the countryside», en F. J. Fisher, ed., *Essays in the Economic and Social History of Tudor and Stuart England*, Londres, 1961, pp. 70-88.
—, ed., *Agrarian History of England and Wales*, vol. 4: *1500-1640*, Cambridge, 1967.
Thompson, E. P., *The Making of the English Working Class*, Londres, 1963 (hay traducción castellana: *La formación histórica de la clase obrera. Inglaterra, 1780-1832*, Laia, Barcelona, 1977).
Tijn, T. van, *Twintig jaren Amsterdam*, Amsterdam, 1965.
Tilly, Charles, *The Vendée*, Cambridge (Massachusetts), 1964.
—, «Food supply and public order in modern Europe», en Charles Tilly, ed., *The Formation of National States in Western Europe*, Princeton, 1975.
—, *Demographic origins of the European proletariat* (Center for Research on Social Organization working paper n.º 207, Michigan), 1979.
—, *As Sociology Meets History*, Nueva York, 1981.
—, «Flows of capital and forms of industry in Europe, 1500-1900», en *Theory and Society*, 12 (1983), pp. 123-142.
Tisdale, Hope Eldridge, «The process of urbanization», en *Social Forces*, 10 (1942), pp. 311-316 (reeditado en J. J. Spengler y O. D. Duncan, eds., *Demographic Analysis*, Glencoe [Illinois], 1956, pp. 338-343).
Todorov, Nikolaï, *La ville Balkanique, XV^eXIX^e siècles, Studia Balcanica*, vol. 3, Sofía, 1970.
—, *La ville Balkanique aux XV^e-XIX^e siècles. Développement socio-économique et démographique*, Sofía, 1972 (en búlgaro).
—, *La ville Balkanique sous les Ottomans (XV^e-XIX^e siècles)*, Londres, 1977.
Tönnies, *Gemeinschaft und Gesellschaft* (hay traducción inglesa: *Community and Association*, Londres, 1955).
Topolski, J., y A. Wyczanski, «Les fluctuations de la production agricole en Pologne aux XVI^e-XVII^e siècles», en *Actes du colloque préparatoire*

(del Séptimo Congreso Internacional de Historia Económica, 1977), París, en preparación.
Toutain, J. C., *La population de la France de 1700 à 1959*, París, 1963.
Uelschen, Gustav, *Die Bevölkerung in Niedersachsen, 1821-1961*, Hannover, 1966.
Vance, J. W., *The Merchant's World: the Geography of Wholesaling*, Englewood Cliffs, 1970.
Vaughan, Robert, *The Age of Great Cities. Modern Society viewed in its relation to Intelligence, Morals, and Religion*, Londres, 1843.
Vaughan, W. E., y A. J. Fitzpatrick, *Irish Historical Statistics. Population, 1821-1971*, Dublín, 1978.
Verbeemen, J., «De demografische evolutie van Leuven in de XVII^e en XVIII^e eeuw», en *De schakel*, 9 (1954), pp. 89-93.
—, «De werking van economische factoren op de stedelijke demografie der XVII^e en XVIII^e eeuwen», en *Revue Belge de philologie et d'histoire*, 34 (1956), pp. 680-700 y 1.021-1.055.
—, «Antwerpen in 1755. Een demografische en sociaal.economische studie», en *Bijdragen tot de Geschiedenis*, 40 (1957), pp. 27-67.
—, «Bruxelles en 1755. Sa situation démographique, sociale et économique», en *Bijdragen tot de Geschiedenis*, 45 (1962), pp. 203-234; 46 (1963), pp. 65-134.
Vicens Vives, J., *Manual de historia económica de España*, Teide, Barcelona, 1959.
Vigier, François, *Change and Apathy: Liverpool and Manchester during the Industrial Revolution*, Cambridge (Massachusetts), 1970.
Vincent, B., «Recents travaux de démographie historique en Espagne (XVI^e-XVIII^e siècles)», en *Annales de démographie historique* (1977), pp. 463-491.
Vogler, Bernard, «La Rhénanie», en J. P. Poussou *et alii*, *Études sur les villes en Europe Occidentale*, vol. 2, París, 1983, pp. 389-469.
Volks-telling in de Nederlandsche Republiek, compilado por orden de la Comissie tot het ontwerpen van een plan van constitutie voor het volk van Nederland, La Haya, 1796.
Vovelle, Michel, «Formes de dépendance d'un milieu urbain. Chartres à l'égard du monde rural», en *83^e Congrès sociétés savantes*, Aix-Marsella, 1958, pp. 483-512.
Vries, Jan de, *The Dutch Rural Economy in the Golden Age, 1500-1700*, New Haven (Connecticut), 1974.
—, *The Economy of Europe in an Age of Crisis, 1600-1750*, Cambridge, 1976 (hay traducción castellana: *La economía de Europa en un período de crisis, 1600-1750*, Cátedra, Madrid, 1979).
—, *Barges and Capitalism*, Utrecht, 1981 (originalmente publicado en *A. A. G. Bijdragen*, 21 [1978], pp. 33-398).

—, «Poverty and capitalism: review essay», en *Theory and Society*, 12 (1983), pp. 245-255.

Waldner, Eugène, «Aperçu de l'histoire de la ville de Colmar», en *Revue d'Alsace*, 78 (1931), pp. 416-431, 603-620 y 718-737.

Walton, John, «Structures of power in Latin American cities», en A. Portes y J. Walton, eds., *Urban Latin America*, Austin, 1976.

Wallerstein, Immanuel, *The Modern World-system: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World Economy in the Sixteenth Century*, Nueva York, 1973 (hay traducción castellana: *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*, Siglo XXI, Madrid, 1979).

Ward, B., «City structure and interdependence», en *Papers and Proceedings of the Regional Science Association*, 22 (1969), pp. 207-221.

Wareing, John, «Migration to London and transatlantic emigration of indentured servants, 1683-1775», en *Journal of Historical Geography*, 7 (1981), pp. 356-378.

Weber, Adna F., *The Growth of Cities in the Nineteenth Century: a Study in Statistics*, Nueva York, 1899 (reimpresión: Ithaca [Nueva York], 1963).

Weber, Max, *Economía y Sociedad*, F. C. E., México, 1944.

Weber, S., *Stadt und Amt Stuttgart zur Zeit des Dreissigjährigen Krieges*, Tubinga, 1936.

Wee, Herman van der, «Reflections on the development of the urban economy in western Europe during the late middle ages and early modern times», en *Urbanism Past and Present*, 1 (1975-1976), pp. 9-14.

Weidenhaupt, Hugo, *Kleine Geschichte der Stadt Düsseldorf*, Düsseldorf, 1968.

Weiss, Karl, *Geschichte der Stadt Wien*, 2 vols., Viena, 1882-1883.

Welford, R., «Newcastle householders in 1665», en *Arch. Aeliana*, 7 (1911), pp. 55-56.

Werveke, H. van, «Sint Niklaas», en R. van Roosbroeck, ed., *Geschiedenis van Vlaanderen*, vol. V, Amsterdam, 1940.

Wheeler, J., *Manchester: its Political, Social, and Commercial History, Ancient and Modern*, Londres, 1940.

White, Paul, y Robert Woods, eds., *The Geographical Impact of Migration*, Londres, 1980.

Wiaarda, D., *Die geschichtliche Entwicklung der landwirtschaftlichen Verhältnisse Ostfriesland*, Emden, 1880.

Wijsenbeek Olthuis, Thera, «Delft in de 18e eeuw, een stad in verval», en Stedelijk Museum het Prinsenhof, *De Stad Delft. Cultuur en maatschippij van 1667 tot 1813*, Delft, 1983.

Wilcox, F., ed., *International Migration*, 2 vols., Nueva York, 1931.

Wilson, Charles, y Geoffrey Parker, eds., *An Introduction to the Sources of European Economic History, 1500-1800*, Ithaca (N. Y.)-Londres, 1977.

Williamson, J. G., «Antebellum urbanization in the American Northeast», en *Journal of Economic History*, 25 (1965), pp. 592-608.

—, y J. A. Swanson, «The growth of cities in the American Northeast, 1820-1870», en *Explorations in Entrepreneurial History*, 4 (1966), pp. 44-67.

Wirth, L., «Urbanism as a way of life», en *American Journal of Sociology*, 44 (1938), pp. 1-24 (hay traducción castellana: *El urbanismo como modo de vida*, Ediciones Tres, Buenos Aires, 1962).

Wolff, Philippe, *Commerce et marchands de Toulouse*, París, 1954.

—, ed., *Guide international d'histoire urbaine*, vol. 1: *Europe*, París, 1977.

Woude, A. M. van der, «Population developments in the northern Netherlands (1500-1800) and the validity of the "urban graveyard" effect», en *Annales de démographie historique* (1982), pp. 55-75.

—, *Het Noorderkwartier. Een regionaal historisch onderzoek in de demografische en economische geschiedenis van westelijk Nederland van de late Middeleeuwen tot het begin van de 19e eeuw*, 3 vols., Wageningen, 1972 (reedición: Utrecht, 1983).

—, «Demografische ontwikkeling van de noordelijke Nederlanden 1500-1800», en *Algemene geschiedenis der Nederlanden*, vol. V, Haarlem, 1980, pp. 102-168.

—, «De "Nieuwe Geschiedenis" in een nieuwe gedaante», en *Algemene geschiedenis der Nederlanden*, vol. V, Haarlem, 1980, pp. 9-35.

—, y G. J. Mentink, *De demografische ontwikkeling te Rotterdam en Cool in de XVIIe en XVIIIe eeuw*, Rotterdam, 1965.

—, «La population de Rotterdam au XVIIe et au XVIIIe siècle», en *Population*, 21 (1966), pp. 1.165-1.190 (resumen de *De demografische...*).

Wrigley, E. A., «A simple model of London's importance in changing English society and economy», en *Past and Present*, 37 (1967), pp. 44-70.

—, *Population and History*, Nueva York, 1969 (hay traducción castellana: *Historia y población*, Crítica, Barcelona, 1969).

—, «Parasite or stimulus: the town in a pre-industrial economy», en E. A. Wrigley y Philip Abrams, eds., *Towns in Society*, Cambridge, 1978, pp. 295-309.

—, y R. S. Schofield, *The Population History of England, 1541-1871: a Reconstruction*, Londres, 1981.

Wyffels, A., «De omvang en de evolutie van het Brugse bevolkingscijfer in de 17e en de 18e eeuw», en *Belgisch tijdschrift voor filologie en geschiedenis*, 36 (1958), pp. 1.243-1.274.

Wymans, G., «Le déclin de Tournai au XV^e siècle», en *Standen en landen*, 22 (1961), pp. 111-134.

Xanten, H. J., y A. M. van der Woude, «Het hoofdgeld en de bevolking van de Meijerij van 's-Hertogenbosch omstreeks 1700», en *A. A. G. Bijdragen*, 13 (1965), pp. 3-96.

Zanetti, Dante, «L'approvisionnement de Pavie au XVI^e siècle», en *Annales E. S. C.*, 18 (1963), pp. 44-62.

Zelinsky, Wilbur, «The hypothesis of the mobility transition», en *Geographical Review*, 61 (1971), pp. 219-249.

Zens, N., y J.-Y. Delange, «Une réconstitution urbaine par sondage, Lisieux aux XVII^e et XVIII^e siècle. Résumé d'un mémoire de maitrise», en *D. H. Bulletin d'information*, 12 (1974), pp. 12-20.

Zipf, G. K., *National Unity and Disunity*, Bloomington (Indiana), 1941.

—, *Human Behavior and the Principle of Least Effort*, Cambridge (Massachusetts), 1949.

Zorn, Wolfgang, *Augsburg, Geschichte einer deutsche Stadt*, Augsburgo, s. a.

—, y Leonhard Hillenbrand, *Sechsjahrhunderte schwäbische Wirtschaft*, Augsburgo, 1969.

ÍNDICE ALFABÉTICO

abastecimiento alimentario, 313-314
Abrams, Philip, 22, 24
agricultura: capacidad de absorción de fuerza de trabajo, 286-287; estímulo del crecimiento urbano, 333-334
agrociudades, 77
alemanes, emigrantes, 243
Alemania: distribuciones rango-tamaño, 152-154; fronteras, 35-36; pequeñas ciudades, 84; urbanización, 201, 219
Amberes, 130, 162, 220; índice de potencial, 206
Amiens, 229
Ámsterdam, 129, 162, 190, 195; causas de su crecimiento, 306-307; crecimiento vegetativo, 253-254; edad al contraer matrimonio, 248; emparejamientos, 241-246, 249-250; exceso de mortalidad masculina, 274-275; índice de masculinidad, 243-245; inmigración desde el extranjero, 278; primacía, 156; registros parroquiales, 251, 275; tasa de mortalidad, 251
Ansbach, emigración a la larga distancia hacia, 278
Arriaga, E. E., 199-201
asignación de ciudades a categorías dimensionales: método, 44
Augsburgo, 196
Austria, 60; pequeñas ciudades, 84

Bairoch, Paul, 32
Barcelona, 41, 145, 241
Barmen, emparejamientos en, 241, 246
base económica, teoría de la, 321-322
Beloch, Karl Julius, 33
Berlín, 152-154, 231; causas de su crecimiento, 307
Berna, 185
Berry, Brian J. L., 117, 137
Biraben, J. N., 41
Birmingham, 190
Blaschke, Karlheinz, 33, 85
Brabante, 220; urbanización en, 200
Braudel, Fernand, 17, 162, 208-209, 319
Brema, 196
Brescia, 196
Bristol, 196
Británicas, urbanización de las islas, 60, 174-175, 218-219
Bruselas, 185

Cádiz, 185, 194
Caen, 266-267; inmigración global permanente, 267-268
capital, inversión de, 313
capitales de Estado: su rápido crecimiento, 185-186
capitalismo: en las ciudades, 20; organizado por las ciudades, 162; papel de las ciudades dominantes en el, 208-209
ciudades: continuidad, 190; creación

de nuevas, 86, 96; definición, 36-38, 77, 110; umbral demográfico inferior, 37, 72, 77, 80, 84, 117
ciudades industriales, 21; concepto, 17-18; su impacto limitado, 196; su vulnerabilidad, 186
ciudades medievales, 15-18; su fundación, 96; sus orígenes, 61
ciudades parasitarias, 320-321
ciudades portuarias: su decadencia relativa, 194; su rápido crecimiento, 185
ciudades turísticas, 194
civilización urbana, definición de, 219
Clark, David, 18
Colchester, epidemia en, 285
Colonia, 128
Compañía Holandesa de las Indias Orientales, 272-275
Constantinopla, 213
contraurbanización, 342-343
Copenhague, 85-86, 128
Cork, 194
costes de transporte: su efecto sobre los potenciales urbanos, 204
crecimiento urbano: su concentración, 185; factores que afectan el, 142; por las funciones de la ciudad, 185-186; su inestabilidad, 160-161; por rango, 140-142; su selectividad regional, 197

Chalkin, C. W., 88
Checoslovaquia: pequeñas ciudades, 84
China, 23, 337; sistema urbano, 338-339

Davis, Kingsley, 233
declive demográfico del siglo XVII, 47
decrecimiento natural en las ciudades: críticas de la teoría, 234-237; defensores de la teoría, 232-233
demografía histórica, 31
desurbanización, 106, 331; efecto de la protoindustrialización, 309; en Japón, 317; mostrada por las superficies de potencial, 217
Diederiks, Herman, 243, 245, 248, 249
diferenciación urbana, 106
dimensión de las ciudades: categorías, 43-44, 50-52, 114, 163; umbrales en el siglo XIX, 70
Dinamarca: pequeñas ciudades, 85-86
Dortmund, 194
Doxiadis, C. A., 341
Dresde, 85, 185
Dublín, 190
Duisburg, 194
Dyos, H. J., 15

East Anglia, urbanización en, 85
Écija, 40
economía política del desarrollo, 318-319
eje europeo principal, 222-223
emparejamiento en las ciudades, 240-249
enclosures, 278
entropía, 118
errores: en la asignación de ciudades, 44; en las estimaciones de las ciudades menores, 93; en las estimaciones de la urbanización, 59; en las fuentes, 38-39; en la identificación de las ciudades de más rápido crecimiento, 184; en la interpretación de las distribuciones rango-tamaño, 126, 158
Escandinavia, 60; pequeñas ciudades, 80, 84
España, 60; distribución rango-tamaño, 144-145; epidemias en, 271; mortalidad en el mar, 277; urbanización, 201
Essen, 194
Estados Unidos, 285; sistema urbano, 137, 162
Estocolmo, 230; causas de su crecimiento, 306-307
Europa: límites y divisiones internas,

33-36, 113; sistema urbano, 337-339; unidad, 113
Europa central: límites, 36; matrices de transición, 165-177
Europa mediterránea: estancamiento del siglo XVII, 60, 132; impulso migratorio, 282; inmigración neta, 271-272; límites, 36; matrices de transición, 165-177; papel de las nuevas ciudades, 177-178; pequeñas ciudades, 77; pérdida del predominio, 49, 145, 206-207, 217, 332
Europa noroccidental: límites, 36; matrices de transición, 165-177
Europa oriental, límites de, 36
Europa septentrional: impulso migratorio, 282; inmigración urbana neta, 265; papel de las nuevas ciudades, 177
Everett, Allan, 88
expectativas de vida al nacer, 239

Farr, William, 233
fertilidad en las ciudades, 249-251; variabilidad, 236-237
Finlandia, creación de nuevas ciudades en, 96
Finlay, Roger, 239
Fisher, F. J., 321
Flandes, 220; como núcleo urbano, 221
Francia, 23, 60-61; distribuciones rango-tamaño, 149-152; pequeñas ciudades, 84, 88; sistema urbano, 218
Frankfurt del Main, 236

Gante, 196
Genicot, Léopold, 63
Génova, 148, 162
Ginebra: demografía, 239; edad al contraer matrimonio, 248-249; emparejamientos, 246; tasa de celibato, 246; tasa neta de reproducción, 253
González, Tomás, 40
Gottman, Jean, 341
Gran Bretaña, regla rango-tamaño en, 158
Granada, 44
grandes ciudades: concentración del crecimiento urbano en, 140; su papel en el crecimiento del sector urbano, 179
Graunt, John, 232
Great Yarmouth, 85
Grenoble, emparejamientos en, 241
Guerra de los Treinta Años, 174

Hall, Peter, 341
Hamburgo, 152
hanseáticas, ciudades, 128
Harris, C. H., 122, 156
Hart, Simon, 245
Hauser, Philip, 26
Haya, La, 37
Heródoto, 161
Heurlingen, 289
historia urbana, concepto de, 15-19
Holanda, 60; como núcleo urbano, 221; distribuciones rango-tamaño, 199; pequeñas ciudades, 84; tasas de natalidad y de mortalidad, 251; urbanización, 201
Hungría, 34

Índice de productividad agrícola, 313-315
Inglaterra, 23; como núcleo urbano, 221; decrecimiento de la población rural, 70; mortalidad en el mar, 276; pequeñas ciudades, 84, 88; urbanización, 201
inmigrantes, edad de matrimonio de los, 248
interpolación: método para estimar la población de las ciudades, 41
Ipswich, 85
Italia: distribuciones rango-tamaño, 145-149; epidemias en, 271; subsistemas urbanos, 148-149

Japón, 23; desurbanización, 317-318
Johnston, R. J., 334

Kamen, Henry, 40-41
Keyfitz, Nathan, 256, 280
King, Gregory, 232
King's Lynn, 85
Klep, Paul, 33, 200

Lampard, Eric, 38, 101, 327
«largo siglo XVI», 46
Le Roy Ladurie, E., 315
Lee, Ronald D., 229
Leeds, 174
Leiden, inmigración extranjera en, 278
Leipzig, 85
Levine, David, 308
Lewis, W. Arthur, 313
ley del efecto proporcionado, 118, 137, 161, 335
Liorna, 185, 194
Lisboa, 130, 214
Lodz, 194
lognormal, distribución, 116-117, 120-121
Londres, 54, 129, 162, 198, 229-230, 321; decrecimiento vegetativo, 233; epidemia en, 284; índice de potencial, 207; inmigración desde lugares lejanos, 278; inmigración neta, 263; primacía, 134; tasas de fertilidad y mortalidad, 252-253
Lyon, 151, 185, 229; emparejamientos en, 241

Madrid, 145, 190, 195, 238-239, 321
Magdeburgo, 196
Málaga, 185, 196
Manchester, 178, 190
marineros: edad al contraer matrimonio, 248
Marx, Karl, 278
masculinidad, índice de: en las ciudades, 231
matrices de transición: después de 1800, 188-195; explicación, 163-179; a largo plazo, 186-190; por períodos de cincuenta años, 164
matrimonio: controles sobre el, 238; edad al contraer, 248; en las ciudades preindustriales, 235
megalópolis, 341
Mendels, Franklin, 287
Mentink, G. J., 229
Merrington, John, 20
Middelburg, 194
migración urbana, 284; su contexto, 277-278; dificultades de su medición, 260; estimaciones, 263-265; de los marineros, 274-275; su papel en el siglo XIX, 303-307; como porcentaje del excedente rural, 268-271
migraciones: por atracción y por repulsión, 278-279; crecimiento, 285-286; efecto de la protoindustrialización sobre las, 300-302; efectos sobre la mortalidad, 235; hacia las ciudades, 121; impacto demográfico, 289-290; impacto sobre la demografía urbana, 255-257; potenciales, 282-283; por reemplazo, 284-286; regulador de la población urbana, 258-259
Milán, 148; índice de potencial, 206-207
Mols, Roger, 32, 230-231, 234, 317
mortalidad en el mar, 274-277
movilidad en la sociedad preindustrial, 277
movilidad social, 289-290
Muerte Negra, 64
Munich, 194

nación-estado, como unidad de análisis, 198
Nantes, 229
Nápoles, 54, 129; índice de potencial, 207; primacía, 148; reino de, 146
Nimes, 190
Noruega, creación de nuevas ciudades en, 96

Norwich, 84-85
núcleo de ciudades, emergencia de un, 218-221
nuevas ciudades: su papel en el sistema urbano: hasta 1800, 186-188; hasta 1979, 193-194
nupcialidad: en las ciudades, 248-249; regulador de la población total, 258
Nuremberg, 128

Organización de las Naciones Unidas, 37
Oslo, 185, 194
otomano, Imperio, 34, 143

Palermo, 149
Pareto, distribución de, 116
París, 54, 129; índice de potencial, 207; primacía, 149-151
Patten, John, 84; 161-162
pensionistas ancianos, 236
pequeñas ciudades: concentración del crecimiento urbano en, 134, 140; datos censales sobre, 80, 84, 85, 88, 93; estimaciones de su número, 97; su importancia, 73, 96-97; procedimientos de estimación, 74; rápido crecimiento, 182, 333
Perrenoud, Alfred, 228, 239-240, 246, 253
Perrot, Jean-Claude, 266-267
Philipov, Dimiter, 280
Pirenne, Henri, 16, 61-62
Plymouth, 174
población de los territorios, 54-55, 58-59
población urbana, porcentaje sobre la, 59, 99
Polonia, 315; fronteras, 35-36
Portugal, mortalidad en el mar, 277
Postan, M. M., 16-17
potencial: concepto, 201-202; isolíneas, 210-211; su desplazamiento hacia el Atlántico, 217; sus perfiles históricos, 206-218
Pred, Allan, 23, 110, 162-163, 285-286
primacía, 118-120; pre-moderna, 120-122
productividad agrícola, 313-315; papel de las ciudades en la, 315-316; papel de la protoindustria en la, 316
proletariado: su emergencia, 22; sus orígenes, 307-309
protoindustrialización, 22, 287-289, 309-311
proyección inversa, 229-230

rango-tamaño, distribuciones, 332, 340; curva inferior, 78, 117; fórmula, 117; medievales, 126-128; pequeñas ciudades, 73; riesgos, 124-126; significación, 135-137; técnicas, 122-123; teorías, 118-130
Ranstad holandés, 341; inmigración neta, 263
Rapp, Richard, 284
Ravenstein, E. G., 263
reconstrucción de familias, 31-32, 227-228; representatividad, 249
reconstrucción de poblaciones, 228-229
Reforma, 329
régimen demográfico protoindustrial, 289
regiones: como contexto del desarrollo económico, 322; crecimiento urbano diferencial, 196; definiciones, 111-112
registros parroquiales, su debilidad en las ciudades, 228
regla del rango-tamaño, 75, 117, 122-123, 336; definición de, 117
Reims, 196
República de Holanda: efecto de la mortalidad en la, 233; pequeñas ciudades en, 86
retroproyección agregada, 229
revolución de la movilidad, 303, 307
Revolución industrial, 17, 134, 135, 158, 161, 196, 223, 333
revolución vital, 303

Ringrose, David, 238-239, 321
Robson, Brian, 23
Rochefort, 194
Rochelle, La, 194
Rogers, Andrei, 303
Roma, 231
Rotterdam, índice de potencial en, 206-207
Rozman, Gilbert, 23, 24, 337-339
Ruán, 151
Ruhrgebiet, 152, 194, 222
Rusia, 23, 33, 143, 231
Russell, Josiah Cox, 63, 127

Sajonia, Electorado de, 85
saldo migratorio: su fórmula, 263; urbano, 265
Schofield, Roger, 229, 252, 258, 276
Sevilla, 214
Sharlin, Allan, 235-237, 249, 253, 257, 259
Sheffield, 178
sistema, teoría general de, 111-112
sistemas urbanos: carácter, 334-336; consolidación, 218; chino y europeo comparados, 338-339; definición, 110-111; diferenciación entre, 106; discontinuidad en, 196; eficacia, 337; emergencia, 130, 142; estabilidad, 162-163; estadios de desarrollo, 23; funciones, 25; importancia, 325; integridad, 142, 156, 158; papel de la unificación política sobre los, 152; polinucleares, 217
Skinner, G. William, 23, 24, 119-122, 156, 337, 338
Smith, Carol, 119-122, 128, 144, 149, 156
Smith, Thomas C., 317-318
Suecia, creación de nuevas ciudades, 96
Süssmilch, Johan Peter, 232-233

tasa neta de reproducción, 239-240
Tilly, Charles, 27, 308
Tisdale, Hope Eldridge, 25-26, 50
transición demográfica urbana, 303, 307
Turín, 148, 185, 190

urbanización: costo demográfico de la, 298; cultural, 26, 327-328; definición de, 25-88; demográfica, 26-27, 50, 55, 327; determinantes de la, 300, 325; discontinuidad del siglo XVII, 49, 165, 168-169, 173, 223; estructural, 26-27, 327; fases de la, 329-334; impacto simulado de las migraciones sobre la, 294, 300; índice de, 199-201; inversión de capital en, 312-313; límites impuestos por la agricultura, 315; medición de la, 198-201; mundial, 101; techo de la, 123, 156, 302
urbanización medieval, 61-64
urbanización por concentración urbana, 339-341
urbanización por creación de ciudades, 340-341
Utrecht, 128, 154

valor reproductivo, definición de, 255-256
Varsovia, 231
Venecia, 148, 162; epidemia en, 284; índice de potencial, 206

Weber, Adna F., 135, 334
Weber, Max, 16
Woude, A. M. van der, 229, 236-237, 253-255, 257, 259, 275
Wrigley, E. A., 229, 233, 252, 258, 260, 276, 321
Würzburgo, emparejamientos en, 246

Zelinsky, Wilbur, 307
Zipf, G. K., 116-117, 154
Zurich, 194

ÍNDICE DE CUADROS

2.1. Casos en que la población de las ciudades es desconocida, por territorios y años, 1500-1800 . . 42
2.2. Asignación de categoría en los casos no documentados, 1500-1800 43
3.1. Número de ciudades con al menos 10.000 habitantes, por territorios, 1500-1800 46
3.2. Población total de las ciudades con al menos 10.000 habitantes, por territorios, 1500-1800 . . . 48
3.3. Porcentaje de la población urbana sobre la población total europea, por regiones, 1500-1800 . . . 50
3.4. Número de ciudades en cada categoría dimensional, 1500-1800 51
3.5. Población urbana según las dimensiones de las ciudades, 1500-1800 53
3.6. Población total de Europa, por territorios y regiones, 1500-1980 56
3.7. Porcentaje de población urbana total, por territorios y regiones, 1500-1800 58
3.8. Número de ciudades, población urbana absoluta y relativa, por territorios, 1800-1980 66
3.9. (*a*) Número de ciudades por categorías dimensionales: conjunto de Europa 69
3.9. (*b*) Población urbana total por categorías dimensionales: conjunto de Europa 69
4.1. Población total estimada de las 379 ciudades, 1500-1800 72
4.2. Número de ciudades por categoría dimensional en algunos territorios de la Europa no mediterránea, hacia 1800 81

4.3. Distribución de la población urbana por categorías de ciudades, hacia 1800 (ciudades de 5.000 y más habitantes) 82
4.4. Distribución de la población urbana por categorías de ciudades, hacia 1800 (ciudades de todos los tamaños) 84
4.5. Ciudades de East Anglia por categorías dimensionales, 1520-1801 86
4.6. Ciudades del Electorado de Sajonia por categorías dimensionales, 1300-1843 87
4.7. Ciudades de Dinamarca por categorías dimensionales, 1672-1845 89
4.8. Ciudades de Holanda por categorías dimensionales, 1500-1859 90
4.9. Ciudades de Inglaterra y Gales por categorías dimensionales, 1520-1851 91
4.10. Ciudades de Francia por categorías dimensionales, 1750-1851 92
4.11. Número estimado y población de las ciudades de 5.000-9.999 habitantes, 1500-1800 (población expresada en millares) 94
4.12. Número de ciudades por categorías dimensionales, 1300-1979 98
4.13. Población urbana por categorías dimensionales, 1300-1979 100
4.14. Comparación del crecimiento de ciudades por encima y por debajo de 40.000 habitantes, 1500-1800 . 104
7.1. Matrices de transición: número de ciudades por categorías dimensionales a intervalos de cincuenta años, 1500-1800 166
7.2. Matrices de transición de Europa noroccidental: número de ciudades por categorías dimensionales a intervalos de cincuenta años, 1500-1800 . . . 168
7.3. Matrices de transición de Europa central: número de ciudades por categorías dimensionales a intervalos de cincuenta años, 1500-1800 169
7.4. Matrices de transición de Europa mediterránea: número de ciudades por categorías dimensionales a intervalos de cincuenta años, 1500-1800 . . . 170

7.5. Síntesis de las matrices de transición 171
7.6. Matrices de transición: número de ciudades por categorías dimensionales, 1500-1600 174
7.7. Matrices de transición: número de ciudades por categorías dimensionales, 1600-1750 175
7.8. Matrices de transición: número de ciudades por categorías dimensionales, 1750-1800 176
7.9. Síntesis de las matrices de transición en los tres períodos 178
7.10. (*a*) Crecimiento de la población urbana en Europa 180
7.10. (*b*) Crecimiento de la población urbana en Europa septentrional 181
7.10. (*c*) Crecimiento de la población urbana en Europa mediterránea 182
7.11. Ciudades de crecimiento más rápido, en tres períodos, 1500-1800 183
7.12. Matrices de transición: número de ciudades por categorías dimensionales, 1500-1800 188
7.13. Importancia relativa de las ciudades «nuevas» y «viejas», por categorías dimensionales, 1500-1800 . 189
7.14. Matriz de transición: Europa, 1800-1979 . . . 192
7.15. Importancia relativa de las ciudades «nuevas» y «viejas», por categorías dimensionales, 1800-1979 . 193
8.1. Resultados del índice de urbanización 200
8.2. Coeficientes usados para modificar las distancias entre pares de ciudades (para los cálculos de potencial) 205
8.3. Ciudades con los valores de potencial más elevados (expresados como porcentaje de valor máximo de cada período), 1500-1800 207
9.1. (*a*) Elección de pareja en Amsterdam por lugares de nacimiento, 1801 y 1806 242
9.1. (*b*) Elección de pareja entre los nativos de Amsterdam, 1601-1800 244
9.2. Características de la elección de pareja en cuatro ciudades 247
9.3. Edad de las personas al contraer el primer matrimonio (Amsterdam, 1976) 247
9.4. Características demográficas de Amsterdam comparadas con las del «Reino de Holanda» . . . 250

9.5. Características demográficas de Londres comparadas con las de Inglaterra, 1550-1824 252
10.1. Saldo migratorio neto campo-ciudad: Europa septentrional, 1500-1890 262
10.2. Inmigración y crecimiento vegetativo en Caen, 1753-1795 267
10.3. Saldo migratorio neto campo-ciudad: Europa mediterránea, 1500-1800 270
10.4. Pérdidas anuales en el extranjero al servicio de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales . . 274
10.5. Resultados de la simulación con el modelo trisectorial, en el supuesto de que no hayan migraciones entre los tres sectores 293
10.6. Resultados de la simulación con el modelo trisectorial, en el supuesto de que exista una emigración del sector agrícola al urbano suficiente para mantener la población urbana inicial 294
10.7. Resultados de la simulación con el modelo trisectorial, en el supuesto de que exista una emigración del sector agrícola al urbano suficiente para mantener el porcentaje inicial de población urbana . . 295
10.8. Resultados de la simulación con el modelo trisectorial, en el supuesto de que todo el excedente agrícola y rural-industrial emigre al sector urbano . . . 296
10.9. Resultados de la simulación con el modelo trisectorial, en el supuesto de que todo el excedente agrícola emigre al sector rural-industrial 299
10.10. Resultados de la simulación con el modelo trisectorial: el efecto de cambiar la tasa de crecimiento vegetativo urbano de — 0,005 a 0 y a + 0,005, en el supuesto de que todo el excedente agrícola y rural-industrial emigre al sector urbano . . . 301
10.11. Crecimiento vegetativo e inmigración neta en el aumento de la población de Amsterdam, 1700-1900 304
10.12. Crecimiento vegetativo e inmigración neta en el aumento de la población de Berlín, 1711-1900 . . 305
10.13. Crecimiento vegetativo e inmigración neta en el aumento de la población de Estocolmo, 1721-1910. 306

ÍNDICE DE FIGURAS

1.1.	El crecimiento de la población urbana del mundo .	19
2.1.	Los dieciséis territorios de Europa	34
4.1.	Ejemplo de distribución rango-tamaño: Europa en 1750	74
4.2.	Distribución rango-tamaño de Europa en 1700 .	76
4.3.	Distribuciones rango-tamaño de Holanda, 1849 y 1970	79
4.4.	Distribución rango-tamaño de ciudades en algunos territorios de la Europa no mediterránea, *c.* 1800	80
4.5.	Distribuciones rango-tamaño de la Europa septentrional para 1500, 1600, 1750 y 1800 . . .	95
4.6.	Porcentaje de población urbana en Europa, en la Europa septentrional y en la Europa mediterránea, hasta 1800	102
4.7.	Población de Europa, distribuida por dimensión de los asentamientos, 1300-1980 (expresada en millares)	105
6.1.	Población urbana, distribuida por categorías dimensionales de las unidades urbanas, 1500-1890 . .	115
6.2.	Distribuciones rango-tamaño: Europa, 1300-1979	127
6.3.	Distribuciones rango-tamaño: Europa septentrional, 1500-1600	130
6.4.	Distribuciones rango-tamaño: Europa mediterránea, 1500-1600	130
6.5.	Distribuciones rango-tamaño: Europa sententrional, 1600-1750	132
6.6.	Distribuciones rango-tamaño: Europa mediterránea, 1600-1650	132

6.7. Distribuciones rango-tamaño: Europa mediterránea, 1600-1750 133
6.8. Distribuciones rango-tamaño: Europa septentrional, 1750-1800 133
6.9. Distribución rango-tamaño de las ciudades de los Estados Unidos, 1790-1950 136
6.10. Diagrama de dispersión de las ciudades, según tamaños, en 1600 y 1750 139
6.11. Diagrama de dispersión de las ciudades, según tamaños, en 1750 y 1800. 140
6.12. Índices de crecimiento de la población, por rangos de las ciudades, 1500-1979 141
6.13. Distribuciones rango-tamaño: España, 1500-1979 . 144
6.14. (*a*) Distribuciones rango-tamaño: Italia, 1500-1979 146
6.14. (*b*) Distribuciones rango-tamaño: Italia septentrional e Italia meridional, 1500-1800 147
6.15. Distribuciones rango-tamaño: Francia, 1500-1979 . 150
6.16. Distribuciones rango-tamaño: Alemania, 1500-1978 153
6.17. Distribuciones rango-tamaño: Holanda, 1500-1978 155
6.18. Distribuciones rango-tamaño: Inglaterra y Gales, 1500-1979 157
8.1. Potencial urbano en Europa, 1500 209
8.2. Potencial urbano en Europa, 1600 210
8.3. Potencial urbano en Europa, 1650 211
8.4. Potencial urbano en Europa, 1750 212
8.5. Potencial urbano en Europa, 1800 213
8.6. Zonas de alto potencial urbano en 1500 y 1750 . 214
8.7. Zonas de alto potencial urbano en 1600 y 1800 . 215
8.8. Zonas de potencial en expansión y en regresión: 1500, 1600 y 1750 216
8.9. La urbanización de la Europa noroccidental a largo plazo, 1000-1900 220
8.10. Dos versiones del núcleo metropolitano europeo . 222
10.1. Relación entre la tasa de crecimiento vegetativo rural y el porcentaje del excedente de población rural destinado a la emigración urbana, por períodos de cincuenta años 282

10.2. Trayectorias de crecimiento de la urbanización cuando la tasa de crecimiento vegetativo urbano se sitúa por debajo y por encima de 0 302
10.3. Porcentajes de la población europea en cuatro categorías, 1500-1900 310
11.1. Las tres fases del proceso de urbanización de la Edad Moderna 328
11.2. Distribuciones rango-tamaño de Europa (1800), China (1843, según Skinner), Rusia (*c.* 1800, según Rozman) y Japón (*c.* 1800, según Rozman) . . 336
11.3. Dos modos de la urbanización europea, 1000-futuro 340

ÍNDICE

Prefacio 9

I

EL PROBLEMA DE LA CIUDAD
EN LA EDAD MODERNA EUROPEA

1. *El problema de la ciudad en la Edad Moderna europea.* 15
La ciudad postmedieval preindustrial: una expresión inaceptablemente enrevesada 15
El concepto de urbanización 25

II

LA POBLACIÓN URBANA DE EUROPA

2. *Formación de la base empírica* 31
El reto 31
Límites y fronteras 33
Umbrales 36
Fuentes 38
Estimaciones directas, por interpolación y por asignación 41

3. *Los perfiles de la urbanización europea, I* 45
La base empírica 45
Proyecciones retrospectivas y prospectivas . . . 61

4. *Los perfiles de la urbanización europea, II* 71
El problema de la «punta del iceberg» 71

El conocimiento directo 78
La estimación indirecta de las ciudades con menos de 10.000 habitantes 93
El desarrollo de la urbanización europea (1300-1980) . 97

III

LAS PROPIEDADES DEL SISTEMA URBANO EUROPEO

5. *Ciudades, sistemas y regiones* 109

6. *El desarrollo de una jerarquía urbana* 114
Técnicas e interpretaciones 114
Las distribuciones rango-tamaño de Europa . . . 126
Las distribuciones rango-tamaño de los países concretos 143

7. *Estabilidad y discontinuidad en el crecimiento urbano europeo* 160
Presentación 160
Matrices de transición 163
Las ciudades en crecimiento 177
Estabilidad y cambio a largo plazo 186

8. *El modelo espacial de la urbanización europea* . . 197
La medición de la urbanización 197
El concepto de potencial 201
Las superficies de potencial en Europa 206
El desarrollo a largo plazo del núcleo urbano en Europa 218

IV

LA DINÁMICA DEL CRECIMIENTO URBANO

9. *La demografía urbana en la Edad Moderna* . . . 227
El estado de la demografía histórica urbana . . . 227
La ley del decrecimiento natural urbano y sus críticos. 232
Valoración del debate 237
El valor reproductivo de los inmigrantes urbanos . . 255

10. *Migraciones y crecimiento urbano* 258
La clave de la economía urbana 258

La estimación del saldo migratorio urbano . . . 260
El contexto de la inmigración urbana preindustrial . 277
Expulsión, atracción y potencial migratorio . . . 279
Las opciones migratorias en la sociedad preindustrial . 283
Un modelo trisectorial para las migraciones preindustriales 289
Urbanización, proletarización y protoindustrialización . 300
Las consecuencias económicas del sistema urbano protoindustrial 311
Dualismo, parasitismo y regionalismo 318

V

CONCLUSIONES

11. *Conclusiones* 325
La formación del sistema urbano 325
¿Qué tipo de sistema urbano ha tenido Europa? . . 334
¿Qué tipo de sistema urbano tendrá Europa en el futuro? 339

APÉNDICES

1. La base empírica 347
2. Fuentes 368
3. Distribución de las ciudades por tamaños, totales de población urbana y matrices de transición, por territorios 391
4. Población urbana de la Europa extremo-oriental alrededor de 1800 424

Notas 427
Bibliografía 451
Índice alfabético 485
Índice de cuadros 491
Índice de figuras 495